


وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة العربي التبسي – تبسة-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية

البعد الجيوبولتيكي للمضائق البحرية في العلاقات الدولية

ـ دراسة حالة مضيق هرمز ـ

مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية و العلاقات الدولية

بعنوان:

تخصص دراسات استراتيجية و امنية

إعداد الطالبتان:

- سومية بن جرو الذيب
- فطيـمـة تـايب

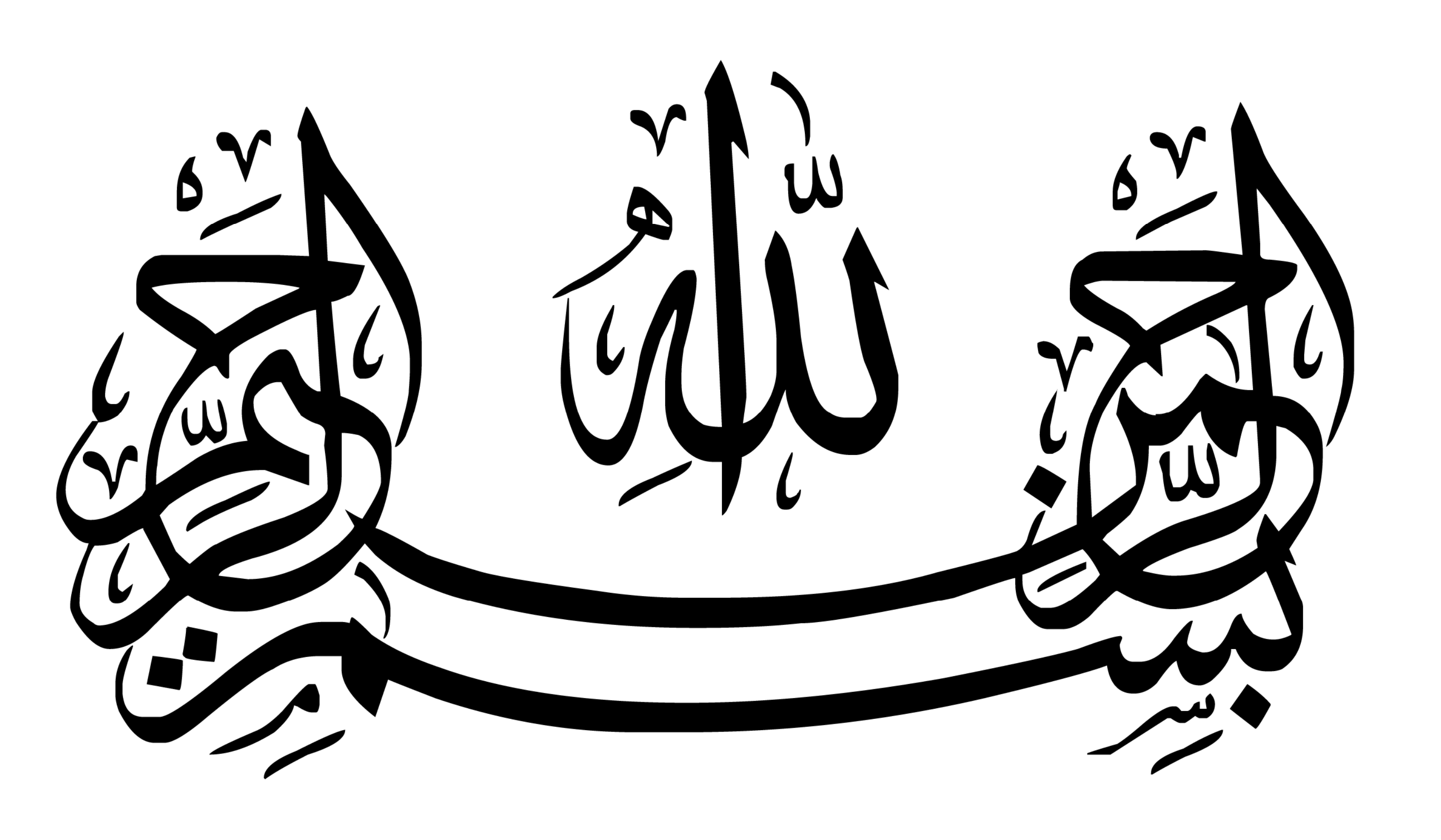
إشراف الأستاذ:

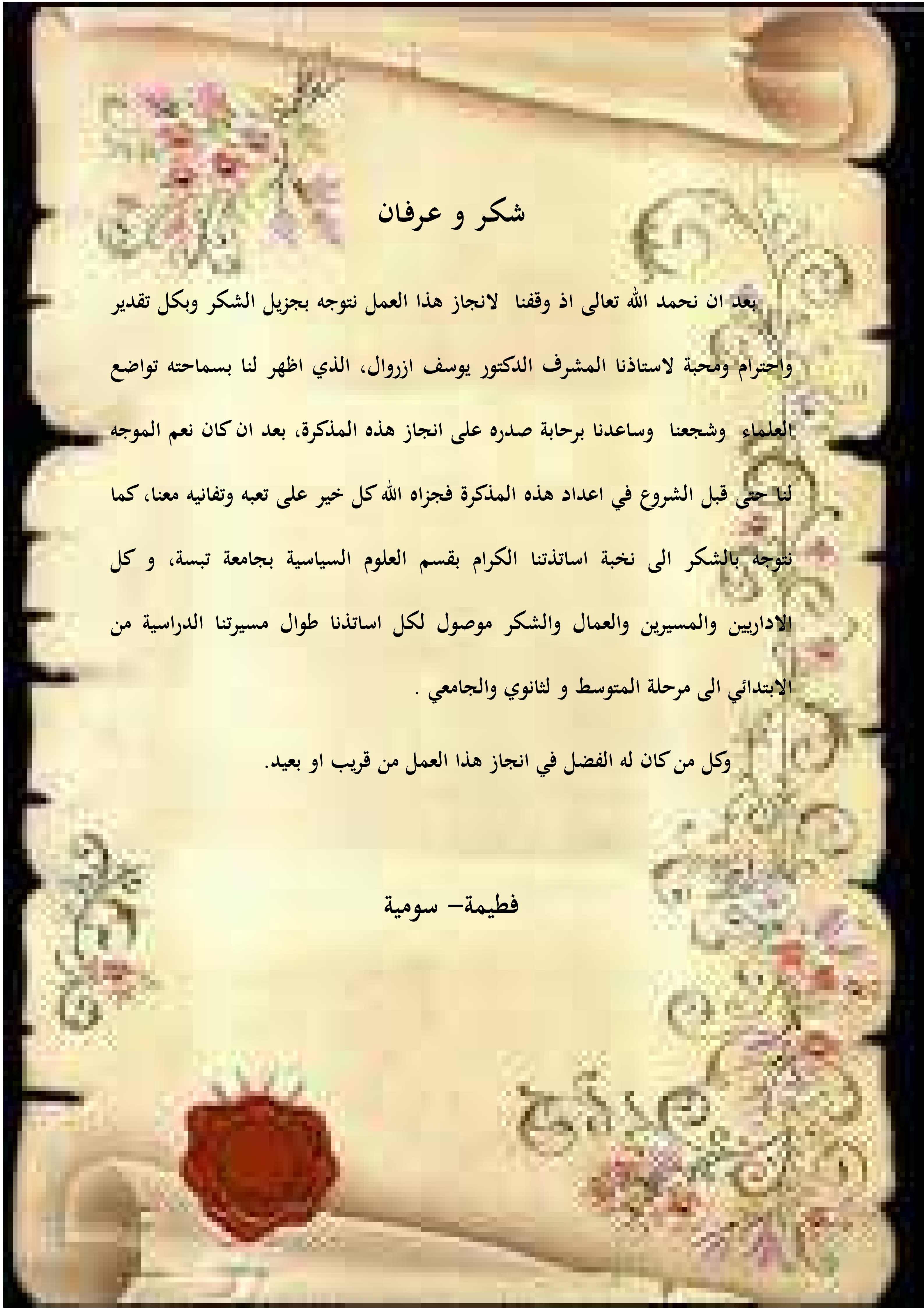
- د . يوسف أزروال

لجنـــة المناقشـــة

الاســـــم واللقـــــب	الرتبـــــة العلميــــــة	الصفـــــــــــــة
د. مليكة قادري	أستاذ محاضر–أ–	رئيســـــــاً
د. يوسف ازروال	أستاذ محاضر–أ–	مشرفـــا ومقرراً
د. إيمان دني	أستاذ محاضر –أ–	ممتحنا

السنة الجامعية: 2019 / 2020


بسم الله الرحمن الرحيم



شكر و عرفان

بعد ان نحمد الله تعالى اذ وقفنا لانجاز هذا العمل نتوجه بجزيل الشكر وبكل تقدير واحترام ومحبة لاستاذنا المشرف الدكتور يوسف ازروال، الذي اظهر لنا بسماحته تواضع العلماء وشجعنا وساعدنا برحابة صدره على انجاز هذه المذكرة، بعد ان كان نعم الموجه لنا حتى قبل الشروع في اعداد هذه المذكرة فجزاه الله كل خير على تعبه وتفانيه معنا، كما نتوجه بالشكر الى نخبة اساتذتنا الكرام بقسم العلوم السياسية بجامعة تبسة، و كل الاداريين والمسيرين والعمال والشكر موصول لكل اساتذنا طوال مسيرتنا الدراسية من الابتدائي الى مرحلة المتوسط و لثانوي والجامعي .

وكل من كان له الفضل في انجاز هذا العمل من قريب او بعيد.

فطيمة– سومية



الاهداء الى

الى روح والدي رحمة الله عليه .

الى سر وجودي في الحياة امي اطال الله في عمرها.

الى اخوتي واخواتي وابنائهم خاصة اشرف وفرح وانفال.

الى استاذي ومشرفي الدكتور يوسف ازروال .

الى زميلتي العزيزة في الدراسة و شريكة في هذا العمل سومية

بن جرو الذيب.

الى كل زملائي في قسم العلوم السياسية بجامعة تبسة.

فقد وسعكم قلبي و لم تسعكم هذه الورقة

اهدي اليكم ثمرة هذا الجهد.

فطيمة



الاهداء الى

اهدي هذا العمل بكل معاني الاحترام و العرفان .

الى والدي حفظهم الله الى امي الغالية والعزيزة وسندي في هذه الحياة.

الى زميلي في العمل الذي قام بمساعدتي و كان لي سندا.

الى اخوتي واخواتي وكل ابنائهم و خاصة اخي العزيز ايمن .

الى استاذي المشرف الدكتور يوسف ازروال.

الى زميلتي الغالية و شريكتي في المشروع تايب فطيمة.

الى زملائي في قسم العلوم الساسية والعلاقات الدولية بجامعة تبسة دفعة

ماستر 2020 دراسات استراتيجية وامنية.

الى كل من يحبهم قلبي ولم يذكرهم لساني.

سومية

ملخص الدراسة:

الكلمات المفتاحية: الجيوبوليتيك، المضائق البحرية، العلاقات الدولية، مضيق هرمز.

تحاول هذه الدراسة فهم الارتباط الموجود بين الموقع الجيوبوليتيكي للمضائق البحرية وتاثيرها على العلاقات الدولية وكيف يصبح هذا الموقع الجيوبوليتيكي محل تجاذبات القوى الاقليمية والدولية، وهذا كله من زاوية جيوبوليتكية من خلال فهم الابعاد الجغرافية للمضائق البحرية وذلك بالعودة الى التاريخ، وفهم تطور علم الجيوبوليتيك ومحاولة تسليط الضوء على هذا الارتباط الجيوبوليتيكي للمضيق البحري بالعلاقات الدولية، باعتبار الممرات البحرية من اهم المواقع الجيوبوليتكية للدولة ولهذا فقد جذبت اهتمام القوى العالمية للسيطرة عليها، حين ادركت الدور الحيوي الذي تلعبه في تسهيل الملاحة واختصار المسافات، وتامين تدفق السلع و التبادلات التجارية وتزاحم القوى مع بعضها للاستحواذ عليها، مما دفع المجتمع الدولي لايجاد قواعد وتنظيمات تضبط استخدامها للمرور عبرها، وكان مضيق هرمز ولازال احد اهم المضائق البحرية جيوبوليتيكيا واستراتيجيا، حيث تعدت توظيفاته الى مجالات عسكرية واستراتيجية التي تصب في قلب المصالح القومية للقوى الاقلمية والدولية.

Abstract :

The key word : geopolitics , straits marine, international relations, strait of hormuz .

This study attemps to understand the link between the geopolitical site of the marine straits, and its impact on international relations, and how this geopolitical site becoms the subject of the intearacions of and international powers, and this is all from a geopolitical angle and through an understanding of the geographical dimensions of the straits by returning to history and understanding the development of geopolitics and trying to shed Highlighting this geopolitical link of the strait and its link and its impact on intearacions relations, considering the sea lanes are one of the most important geographical locations of the state and for this it has attracted the attenion of the world powers to control it, when l realized the vital role that it plays in facilitng navigation ,shortening distances, ensuring the flow of goods and commercial exchanges ,and crowding out powers with other powers to acquire them, which prompted the international community to find rules and regulation to control their use and passage thrrough them and the strait of Hormuz was and still is one of the most important maritime straits in geopolitics where its investments went to the military and strategic fields, which are in the interests of regional and international powers

مقدمة



مقدمة

تعتبر المضائق البحرية نقطة تحكم في الملاحة البحرية وتحتل مكانة وأهمية جيوبوليتيكية وإستراتيجية قوية وهذا ما جعلها نقاط صراع وتنافس سياسي بين القوى البحرية الدولية والإقليمية، وهذه الأهمية جعلتها محطة أنظار واهتمام الجغرافية السياسية التي تهتم بدراسة التفاعل بين المكان أو الموقع الجغرافي والواقع السياسي وهذا التفاعل يظهر بشكل واضح في المواقع البحرية ذات الأهمية الجيوبوليتيكة.

ويعد مضيق هرمز من أهم الممرات البحرية في العالم وأكثرها حركة للسفن**.** وهو الممر الوحيد الذي يربط بين الخليج العربي وبحار العالم، كما انه محور اهتمام العالم وذلك لتمتعه بأهمية إستراتيجية وجيوسياسية فقد أدى دورا دوليا وإقليميا مهما منذ عدة قرون وأسهم في تطوير التجارة الدولية وحركة الملاحة ، خاصة مع اكتشاف النفط في منطقة الخليج والحاجة إليه بفعل التطور الصناعي. كذلك بروز قوى دولية جديدة مع بداية القرن العشرين، اشتد التنافس الدولي على منطقة الخليج العربي خاصة مضيق هرمز باعتباره ممر عبور مهم وضروري، فتزايدت أهميته في الاقتصاد الدولي نتيجة التزايد على النفط في المنطقة.

أهمية الموضوع:

تتمثل أهمية الموضوع في إبراز البعد الجيوبوليتيكي للمضائق البحرية في العلاقات الدولية واتخذنا مضيق هرمز كدراسة حالة باعتباره من أهم الممرات البحرية في العالم وهذا ما زاد من شدة التنافس والصراع والسيطرة عليه من قبل الدول العالم.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور المضائق البحرية في العلاقات الدولية باعتبارها تحتل مكانة جيوبوليتيكية وبالتحديد مضيق هرمز.

الأهمية العلمية:

وتتمثل في محاولة إسقاط النظريات الجيوبوليتكية الكلاسيكية منها و الحديثة، على دور وتأثير المضائق البحرية في العلاقات الدولية وبالتحديد مضيق هرمز باعتباره المضيق الذي يربط بين دول الخليج العربي والمحيط الهندي ويحتل مكانة هامة وموقعا جيوبوليتكيا، خاصة بعد اكتشاف النفط في المنطقة، وهذا مازاد من شدة تنافس الدول بين الدول الأجنبية ذات المصالح الحيوية مما اثر على طبيعة العلاقات الدولية.

الأهمية العملية:

تمثلت الأهمية العملية في تبيان الدور الذي تلعبه المضائق البحرية في العلاقات الدولية بصفة عامة ومضيق هرمز موضوع الدراسة بصفة خاصة، باعتباره من أهم المضائق والممرات البحرية ويحتل موقعا إستراتيجيا مهما، خاصة أنه يربط بين منطقة الخليج العربي ودول العالم وهو يتحكم في الملاحة و التجارة ومرور الناقلات النفطية عبره، وهذا ما زاده أهمية إستراتيجية في المنطقة.

أسباب اختيار الموضوع:

الأسباب الموضوعية: تعود أسباب اختيارنا لهذا الموضوع محاولين إضافة الجديد فيما يتعلق لمعرفة الأبعاد الجيوبوليتيكية للمضائق البحرية ودورها في العلاقات الدولية باعتبارها تحتل مكانة إستراتيجية وجيوبوليتكية مهمة، بالإضافة إلى أن موضوع جيوبوليتيك المضائق البحرية نادرا في المكتبات و الدور الذي يلعبه مضيق هرمز في الصراعات الدولية خاصة بعد التهديدات الأمنية الجديدة و حالة اللااستقرار التي يشهدها العالم في السنوات الأخيرة.

الأسباب الذاتية: إن اختيارنا لهذا الموضوع نابع من اهتماماتنا العلمية المتمحورة حول المواضيع الجيوبوليتكية والدراسات المتعلقة بها، كونها دراسات تهتم برسم السياسات العامة للدول بالإضافة إلى اهتمامنا بحقل العلاقات الدولية ومحاولة معرفة مستقبل هذه العلاقات المتراوح بين السلم والحرب والمؤثرات التي تعمل على استقرار أو زعزعة العلاقات الدولية.

الدراسات السابقة:

إن موضوع مضيق هرمز لسنا الوحيدين الذين تناولناه بل توجد هناك عدة دراسات سابقة تناولت هذا الموضوع، وكل باحث تناوله حسب ميوله ورغباته وتخصصه، وسوف نعرض أهم ما تم عرضه من دراسات وهي:

- دراسة وسام الدين العكلة والتي هي بعنوان "النظام القانوني للمضيق الدولي في دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي" بحيث تطرق الباحث إلى التعريف بالمضيق والأهمية الإستراتيجية له، كما تحدث عن النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز بالإضافة إلى تهديد إيران بغلق المضيق.
- دراسة علي ناصر ناصر بعنوان "مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني" بحيث تحدث الباحث عن أهمية موقع مضيق هرمز الجغرافي وأهم الجزر التابعة له وأهميته في الاقتصاد الدولي وآثره على المصالح الإيرانية الأمريكية وأيضا أهميته في السياسات الدولية وتأثيره على الأمن الإيراني الأمريكي".
- دراسة محمد رحال وهي "الصراع على المضائق البحرية (دراسة حالة مضيق هرمز)" بحيث تناول الباحث في هذه الدراسة إلى التعريف بالجغرافيا السياسية ونشأتها ومعايير التفرقة بينها وبين الجيوبوليتيك، كما تناول مختلف التعاريف للمضائق البحرية كونها محور دراسته واختص بدراسته مضيق هرمز حيث قام الباحث بتعريف المضيق وقدم لنا نبذة تاريخية على المضيق وتسميته بالإضافة إلى توضيح أحكام المرور العابر في مضيق هرمز وواقع الصراع على مضيق هرمز وأهميته الاقتصادية بعد اكتشاف النفط، والتخوف من التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، والبدائل المتاحة في حال غلق مضيق هرمز.
- دراسة كل من سميحة غالمي وكنزة عائشة بعنوان "الدور الإستراتيجي لمضيق هرمز وانعكاساته على الأمن الطاقوي في منطقة الخليج العربي" وركزت هذه الدراسة على إبراز دور مضيق هرمز على الأمن الطاقوي في الخليج العربي وأهمية موقعه الإستراتيجي الذي يشكل محورا إستراتيجيا للمنطقة، كما تناولت الدراسة أهمية الطاقة كمحدد أمني في منطقة الخليج العربي وارتباطها بمضيق هرمز، بحيث شهدت المنطقة العديد من التحولات المرتبطة بالبعد الأمني للطاقة.

إشكالية الدراسة:

ما مدى تاثير المضائق البحرية في العلاقات الدولية لاسيما منها مضيق هرمز؟

الأسئلة الفرعية:

- ما هو البعد الجيوبوليتيكي لمضيق البحري؟
- فيما تمثلت النظريات الجيوبوليتيكية؟
- ما هو مفهوم المضيق وما هي خصائص المضائق البحرية؟
- ما هي النتائج المترتبة في حالة تنفيذ إيران تهديدها بغلق مضيق هرمز، وما هي البدائل المتاحة في حالة إغلاقه؟
- ما هي سيناريوهات الوضع الإستراتيجي لمضيق هرمز؟

الفرضيات

- الأهمية الجيوستراتيجية والموقع الإستراتيجي لمضيق هرمز أدى إلى تنافس الدول والصراع من أجل السيطرة عليه.
- كلما حاولت إيران تنفيذ تهديدها بغلق مضيق هرمز كلما وجدت نفسها أمام القانون الدولي.

المناهج المستخدمة

المنهج التاريخي: وهو الذي يستند للأحداث التاريخية بفهم الحاضر و المستقبل، إذ لا يمكن فهم وإدراك أي ظاهرة سياسية إلا بالعودة إلى جذورها التاريخية وتطورها، سواءا كانت سلبية أو ايجابية، ومن ثم استنتاج أفكار جديدة أو بناء تصورات و تقديم تعميمات يمكن استخدامها بشكل صحيح، ومن أهم رواد هذا المنهج أرسطو وابن خلدون[1].

[1] عبد الغفار رشاد القصبي" **مناهج البحث في علم السياسة"**،القاهرة: مكتبة الآداب، 2004، ص، 225.

واستخدمنا هذا المنهج في موضوعنا لسرد المحطات التاريخية التي مر بها علم الجيوبوليتيك و تطوره خلالها وكذلك إبراز الأطماع التاريخية التي مرت بها منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز في العقود السابقة من أجل السيطرة والاستحواذ على هذه المنطقة الحيوية والتي تحتل مكانة وأهمية جيوستراتيجية.

المنهج الوصفي: هو طريقة لدراسة الظواهر السياسية من خلال القيام بالوصف بطريقة علمية، ومن ثم الوصول إلى تفكير منطقي له دلائل وبراهين، تمنح الباحث القدرة على وضع اطر محددة للمشكلة، ويتم استخدام ذلك في تحديد نتائج البحث[1].

ولقد قمنا بإسقاط هذا المنهج بوصف المضائق البحرية من خلال التعاريف المختلفة بالإضافة إلى وصف مكانة مضيق هرمز بالنسبة للدول، والتي تطل عليه وكذلك الدول التي تعتمد عليه في اقتصادياتها باعتباره ممر بحري مهم وله مكانة مرموقة مما أدى إلى أطماع العديد من الدول والصراع من أجل السيطرة عليه.

منهج دراسة حالة: انه المنهج الذي يتجه إلى جمع البيانات العلمية المتعلقة بأي ظاهرة سواءا كانت فردا أو مؤسسة أو نظاما اجتماعيا، وهو يقوم على أساس التعمق في دراسة معينة من تاريخ الوحدة أو الظاهرة أو دراسة جميع الحالات التي مرت بها، وذلك بقصد الوصول إلى تعليمات متعلقة بالوحدة المدروسة أو الظاهرة المدروسة، وبغيرها من الظواهر الأخرى[2].

وقد أسقطنا منهج دراسة حالة على مضيق هرمز موضوع الدراسة، وركزنا في تحليلنا عليه، أي أننا درسنا المضائق البحرية وخصصنا في دراستنا مضيق هرمز.

خطة الدراسة:

لقد تناولنا في الفصل الأول التأصيل المفاهيمي والنظري لعلم الجيوبوليتيك، والذي بدوره قسمناه إلى مبحثين، فالمبحث الأول يحمل عنوان مفهوم الجيوبوليتيك وتطوره، وقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب المطلب الأول

1- عبد الغفار رشاد القصبي، **المرجع نفسه**، ص، 226.

2- محمد شلبي" **المنهجية في التحليل السياسي، المفاهيم، المناهج، الاقترابات و الأدوات**"، الجزائر: 1997، ص، 78.

وهو تعريف الجيوبوليتيك، أما المطلب الثاني، تطور علم الجيوبوليتيك، والمطلب الثالث وهو الفرق بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك .أما المبحث الثاني ويحمل عنوان النظريات الجيوبوليتكية وقمنا بتقسيمه إلى مطلبين وهما المطلب الأول عنوانه النظريات الجيوبوليتكية الكلاسيكية ، والمطلب الثاني بعنوان جيوبوليتيك المياه كفرع الدراسات الجيوبوليتكية الحديثة.

ولقد قسمنا الفصل الثاني الذي يحمل عنوان المضائق البحرية في العلاقات الدولية إلى ثلاثة مباحث فالمبحث الأول بعنوان مفهوم المضائق البحرية، والذي قسم بدوره إلى مطلبين، فالمطلب الأول هو تعريف المضائق البحرية، والمطلب الثاني وعنوانه أنواع وخصائص المضائق البحرية. أما المبحث الثاني عنوانه النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية و يحتوي مطلبين، المطلب الأول النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمطلب الثاني عنوانه النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982. أما المبحث الثالث فهو يحمل عنوان أهمية المضائق البحرية في العلاقات الدولية.

أما الفصل الثالث الذي يحمل عنوان مضيق هرمز في العلاقات الدولية بين الصراع و المكانة الجيوبوليتكية

وقسمنا هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث . فالمبحث الأول عنوانه الوضع الجيوبوليتيكي لمضيق هرمز و يحتوي على ثلاثة مطالب، فالمطلب الأول عنوانه التسمية والموقع الجغرافي لمضيق هرمز، والمطلب الثاني نبذة تاريخية حول مضيق هرمز أما المطلب الثالث فهو الأهمية السياسية والإستراتيجية لمضيق هرمز. أما المبحث الثاني يحمل عنوان نظام المرور العابر والملاحة في مضيق هرمز، وهو بدوره مقسما إلى ثلاثة مطالب، فالمطلب الأول هو التعريف بنظام المرور العابر ، أما المطلب الثاني وهو أحكام نظام المرور العابر في مضيق هرمز، والمطلب الثالث الملاحة في مضيق هرمز.في حين قسمنا المبحث الثالث و الذي يحمل عنوان واقع الصراع على مضيق هرمز

والذي بدوره قسم إلى أربعة مطالب وهي، المطلب الأول وهو الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز بعد اكتشاف النفط، المطلب الثاني التنافس الدولي للسيطرة على مضيق هرمز. أما المطلب الثالث وهو التهديدات الإيرانية لغلق مضيق هرمز، أما المطلب الرابع وهو يحمل البدائل المتاحة في حالة إقفال مضيق هرمز.

الخاتمة

صعوبات الدراسة: من خلال قيامنا بجمع المعلومات حول هذا الموضوع، واجهتنا عدة صعوبات باعتبار أن هذا الموضوع تناوله القليل من الباحثين، بالإضافة إلى ندرة الدراسات التي تعرضت لموضوع البعد الجيوبوليتيكي للمضائق البحرية في العلاقات الدولية ونذرة الدراسات المشابهة لها، كما أنه واجهتنا صعوبات في جمع المعلومات والتنقل للمكاتب لجلب المصادر والمراجع لاستخدامها في موضوعنا، وذلك نظرا للأوضاع الصحية السائدة في البلاد بسبب الحجر الصحي المفروض جراء انتشار جائحة كورونا، مما صعب علينا القيام بعملنا على أكمل وجه .



الفصل الأول

الفصل الأول: التأصيل المفاهيمي والنظري لعلم الجيوبوليتيك.

لطالما حاول مفكروا التاريخ القديم للجغرافيا ربط الممارسات السياسية بالأرض أو الجغرافيا أمثال أرسطو من خلال بعض كتاباته وهيرودیت، وصولا إلى مونتيسكيو الذي ربط نجاح أي تنظيم بالظروف المناخية.

ورغم كل هاته المحاولات المتكررة حول الجغرافيا السياسية إلا أنها لم تحظى بالاهتمام والإقبال من القادة والسياسيين، إلى غاية العقود الأخيرة من القرن التاسع عشر والذي من خلاله شهدت الجغرافيا السياسية وأفكارها التي حظيت بالقبول النسبي نوعا ما مما أدى ببعض المفكرين والمتشبيعين بالنزعة القومية خصوصا إلى خلق مفاهيم جديدة بناءا على تلك النزعة، حتى ظهر ما يسمى مصطلح "الجيوبوليتيك" والذي بدورها اتسمت بالديناميكية والتطور في الأفكار والنظريات من جهة، والإختفاء والظهور بصورة مغايرة من جهة أخرى، وسوف نقوم في هذا الفصل بتعريف الجيوبوليتيك والتطور التاريخي لعلم الجيوبوليتيك والفرق بينه وبين الجغرافيا السياسية بالاضافة الى اهم النظريات الجيوبوليتكية الكلاسيكية وجيوبوليتيكية المياه كنظرية حديثة ولقد قمنا بتقسيم هذا الفصل الى مبحثين، وكل مبحث الى مطالب وفق خطة كالتالي:

الفصل الاول: التأصيل المفاهيمي والنظري لعلم الجيوبوليتيك

المبحث الاول: مفهوم الجيوبوليتيك وتطوره

المطلب الاول: تعريف الجيوبوليتيك

المطلب الثاني: تطور علم الجيوبوليتيك

المطلب الثالث: الفرق الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك

المبحث الثاني: اهم النظريات الجيوبوليتكية

المطلب الاول: النظريات الجيوبوليتكية الكلاسكية

المطلب الثاني: جيوبوليتيك المياه كفرع للدراسات الجيوبوليتكية الحديثة

المبحث الأول: مفهوم الجيوبوليتيك وتطوره

شهد حقل العلاقات الدولية بفروعه المختلفة في القرن 19 عشر عدة تطورات وتغيرات، طالت بعض المفاهيم المتعلقة بهذا الحقل منها، مفهوم الجغر افيا السياسية الذي تمخض عن تطوره ما يعرف بعلم الجيوبوليتيك، وهذا الأخير ساهم في تفسير الأوضاع الدولية وفق قوانين معينة من جهة، ورسم وصياغة التوجهات الخارجية للدول من جهة أخرى.

المطلب الأول: تعريف الجيوبوليتيك

الجيوبوليتيك: لفظ مشتق من كلمة إغريقية الأصل "(**Geia**)" والتي تعني "**الأرض**" و كلمة "(**Politic**)" والتي تعني "**السياسة**"[1].

هذا من الناحية الايتمولوجية أي البحث في أصل المفهوم.

أما من الناحية الابستمولوجية فمصطلح الجيوبوليتيك مكون من شقين "(**Geo**)" تعني "(**الأرض**)" و "(**Politic**)" تعني "(**السياسية**) ومنه الجيوبوليتيك هو علم يهتم بدراسة تأثير الأرض على السياسة وبعبارة أخرى هي "(**علم سياسة الأرض**)" ويعود الاستخدام الاول لمصطلح الجيوبوليتيك إلى السويدي **رودولف كيلين** (**R.Kjellen**) أستاذ التاريخ والنظم الحكومية في جامعة جوتبرج السويدية وذلك في كتابه المعنو ن بـ "**الدولة مظهر من مظاهر الحياة"** والمنشور سنة 1917م حيث عرف الجيوبوليتيك بأنها "نظرية الدولة ككائن جغرافي، أو ظاهرة تشغل حيزا من الأرض، وقد تأثر كلين بأفكار الألماني فريدريك راتزل الذي يعد أبو الجغرافيا السياسية[2].

---

[1]- محمد الازهر العبيدي، "جيوبوليتيك المياه الحدودية في الجزائر، " **مذكرة ماستر**.(قسم العلوم السياسية،كلية الحقوق ، جامعة محمد بوضياف المسيلة ،2019)، ص ،26.

[2]- مريم مخلوف"الجيوبوليتيك". **الموسوعة السياسية**. 2014 .

وقد تعددت التعار يف المقدمة للجيوبوليتيك وقد رأينا تقسيمها إلى قسمين

:أولا: التعاريف الكلاسيكية

عرفته مجلة الجيوبوليتيكا **geopolitika** الألمانية في سنة 1928م "بأنه العلم الذي يدرس علاقة الأرض بالعمليات السياسية وأن موضوعه يقوم على قاعدة جغرافية عريضة ولاسيما على الجغرافيا السياسية التي هي علم الكائنات السياسية في مكانتها وبيئتها".

وهناك بعض التعاريف الخاصة لبعض المفكرين منها:

تعريف أوتوماول (Otto Maul)

في سنة 1936م، صاغ الجغرافي الألماني أوتوماول تعريف للجيوبوليتيك حيث يقول "تعنى الجيوبوليتيك بالدولة باعتبارها كائنا حيا، وليس من خلال مفهوم ساكن فالجيوبوليتيك تبحث وراء علاقة الدولة بالبيئة _مساحتها_ ثم تحاول أن تعالج المشكلات الناتجة عن علاقات المساحة".

تعريف كارل هاوسهوفر (Karl. Hawshfer)

"إن الجيوبوليتيك" كانت علما وفنا، وأنها قادرة على تبرير وقيادة الفعاليات الحركية والدينامية للدولة التي تتضمن في محتوياتها أي فاعليتها أبعاد مثل البعد الجغرو-ميرفولوجي والبنى الإنسانية والاجتماعية والبعد الخاص بتفاعل مؤسساتها التعددية المختلفة" وقد لخص هاوسهوفر أهمية الجيوبوليتيك في مقولته الشهيرة "ينبغي أن يكون الوعي أو الضمير الجغرافي للدولة"[1].

كما أصدر معهد ميونيخ للجيوبوليتيكا **The geopolitical institute of munich** والذي يشرف على إدارته كارل هاوسهوفر عدة تعاريف:

- **الجيوبوليتيك**: هي النظرية التي تبحث في قوة الدولة بالنسبة للأرض[2].

1- محمد الازهر العبيدي، **مرجع سابق** ، ص، 27.

2- مريم مخلوف، **المرجع نفسه**

- **الجيوبوليتيك**: هي الأساس العلمي الذي يقوم على فن العمل السياسي للدولة في كفاحها المميت من أجل حصولها على مجالها الحيوي.

تعريف نيقولا جون سبيكمان (Spykman)

"الجيوبوليتيك هي دراسة التخطيط الخاص بسياسة أمنية ليس بمقدورها أن تواجه بشكل مستقل مواصفات المناطق الاقليمية التي تنبثق فيها التوترات والأزمات"[1].

ثانيا: التعاريف الحديثة

يقول السيرهال فورد ماكندر: "إن لكل قرن منظوره الجيوبوليتيكي الخاص فالجيوبوليتيك علم كباقي العلوم يتطور في تحليلاته ويتوافق مع سيمات وتقلبات العصر وتغيراته، ويرفض الفرضيات الجامدة، فالفرضيات التي تصلح في زمن معين قد لا تصلح في زمن آخر".

وفيما يلي عرض لأبرز التعاريف الحديثة لمفهوم الجيوبوليتيك.

تعريف الفرنسي أيف لاكوست (Yves Lacoste)

الجيوبوليتيك الحديثة على أنها دراسة التفاعلات بين السياسة والأراضي و الأقاليم وعلاقات التنافس التي نجد مصدرها وتطورها في المنطقة. وأضاف لاكوست أن علاقات التنافس ليس بالضرورة أن تكون بين الدول قد تكون داخل الدولة الواحدة بين قوى سياسية مختلفة.

كما يعرفه ديمانجون Demangon

بأن الجيوبوليتيك عبارة عن مسعى وطني الغرض منه الدعاية والتعليم، وأنها أيضا دراسات تهدف إلى تبرير الأهداف السياسية لدولة معينة[2].

---

[1] - محمد الازهر العبيدي، **مرجع سابق**، ص 15.

[2] - كلاوس دودوز، ديفيد اتكستون،تر: عاطف وزيان عزت،" **الجغرافيا السياسية في مئة عام(التطور الجيوبوليتيكي)**، ج1، القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2010، ص 15.

كما أشار بريجنسكي **Bregenzinski** مستشار الأمن القومي الأمريكي إلى الجيوبوليتيك الذي يرى أن السياسة الخارجية الأمريكية إضافة إلى استثمارها لجميع أبعاد النفوذ المستجد كالتكنولوجيا والمعلومات إلى جانب التجارة المالية، يجب أن تظل معنية بالبعد الجيوبوليتيكي.

ويرى أن الجيوبوليتيكس هي الحيوية السياسية والمرونة الإيديولوجية والدينامية الاقتصادية والجاذبية الثقافية.

وعليه يمكن القول بأن جوهر الجيوبوليتيكا هو تحليل العلاقات السياسية الدولية على ضوء الأوضاع والتركيب الجغرافي. ولهذا وجب اختلاف الآراء الجيوبوليتيكية تبعا لاختلاف الأوضاع الجغرافية التي بدورها تتغير بتغير تكنولوجية الإنسان، وما ينطوي على ذلك التغير من مفاهيم وقوى جديدة[1].

تدور الجيوبوليتيك حول المنافسة بين الدول على المسرح السياسي الدولي آخذة في حسبانها تقسيم العالم إلى أقسامه الجغرافية المشهورة مثل الجنوب_الشمال، (أغنياء –فقراء) القلب_شبه أطراف_ الهوامش، عالم البلاد الغنية الفقيرة، أقطار متقدمة_مختلفة الشرق_الغرب (حرب باردة).

فكان الجيوبوليتيك لها أربع أسس هي:

المنظور العالمي: ونشأ هذا المنظور أي النظرة للعالم ككل، بعد إتمام حركة الكشوف الجغرافية في العصور الوسطى (بدأت في القرن 15)، واكتمال رسم خريطة العالم بأسره وتعاصر ذلك لحد ما نشأة النظام الاقتصادي الرأسمالي العالمي وقيام الدولة القومية (على أساس اللغة في أوروبا...الخ). وسعي إحدى الدول إلى الوصول للقمة من أجل فرض الهيمنة والسيطرة على بقية العالم وصراع الأقطار الاخرى معها، ولذلك يمكن القول أن التفكير الجيوبوليتيكي بدأ مبكرا قبل القرن 19 عشر وقت إبتداع هذا المصطلح[2].

---

[1]- محمد الازهر العبيدي ، **مرجع سابق**، ص 17.

2- كلاوس دودوز، ديفيد اتكستون،تر: عاطف وزيان عزت، **المرجع نفسه**، ص 16.

فالجيوبوليتيكا تنبع من الطموحات القومية لبعض الدول، وهي تحاول توضيح الحقائق والمبادئ التي تخدم الأهداف القومية لهذه الدولة أو تلك، فالدولة الرأسمالية الغربية تنافست وتصارعت مع الأقطار الشيوعية على أساس أن الأولى رأت أن النظام الرأسمالي هو الذي سيطر على العالم، بينما الثانية اعتقدت في زوال الرأسمالية لإحلالها بالشيوعية و تنافست وتصارعت الدول المتقدمة للسيطرة على المواقع الإستراتيجية في العالم (المضائق، الممرات قنوات الملاحة، الجزرو أشباه الجزر)على أساس أنها تفيد في الحرب والسلم على حد سواء ففي وقت الحرب تمكنها من إنشاء قواعد عسكرية متقدمة تفيدها في صراعها مع أعدائها بينما في زمن السلم تتيح للدول المسيطرة عليها التحكم في طرق الملاحة والتجارة العالمية لحماية مصالحها وتهديد مصالح البلاد الأخرى وقت اللزوم. ودار صراع كبير وصل إلى حد الحرب بين دول أوروبا الغربية للحصول على المستعمرات في البلاد المختلفة كي تحصل منها على موارد اقتصادية فضلا عن تحويلها إلى أسواق لاستيعاب مصنوعات ومنتجات الدول المتقدمة، بالإضافة إلى ضمان مجالات لاستثمار أموالها المتراكمة تحقيقا لمزيد من الأر باح وزيادة في الغنى[1].

[1]- محمد محمود إبراهيم الديب،"_**الجغرافيا السياسية منظور معاصر**"_، ط6،مصر: مكتبة الانجلومصرية، 2008، ص، ص 66،67.

المطلب الثاني: تطور علم الجيوبوليتيك

يذهب كثير من الباحثين إلى أن علم الجيوبوليتيك من العلوم القديمة، حيث نجد بعض ملامح التفكير الجيوبوليتيكي في آراء أرسطو في السياسة و وظائف الدولة وطبيعة الحدود وتناسب قوة الدولة مع عدد سكانها وتوزيع الثروات فيها.

وينسب البعض آراء ابن خلدون في مراحل عمر الدولة إلى مفهوم الدولة العضوية كما تتطور في الدراسات الجيوبوليتيكة، ويرى كثير من الباحثين أن المفكر الفرنسي مونتيسكيو هو من وضع الإشكالية الأساسية لهذا العلم، عندما ربط مجمل السلوك الأساسي للدولة بالعوامل الطبيعية وعلى رأسها المناخ والطبوغرافيا مع التقليل من مكانة العوامل السكانية والاقتصادية، لكن الانطلاقة الحقيقية لهذا العلم بنمهجياته ومحدداته الأساسية تعود إلى الألماني فريدريك راتزل (1844-1904) الذي يرجع له الفضل في كتابة أول مؤلف في الجيوبوليتيك يحمل عنوان الجغرافيا السياسية عام 1897م[1].

وقد شهد القرن 19 والنصف الأول من القرن العشرين تطورا كبيرا لهذا العلم، سواء على المستوى النظري أو على مستوى تأثيره في صياغة التوجهات الإستراتيجية الكبرى للدول، وقد لا يكون من المتيسر على الباحثين في التاريخ الحديث فهم الرؤى الإستراتيجية التي وجهت المواقف والتحولات الكبرى في الحرب العالمية الثانية بدون العودة إلى مقولات الجيوبوليتيكا، خاصة بالنسبة لدولة ألمانيا في العهد النازي حيث تحولت مقولات الجيوبوليتيكا الألمانية إلى مقولات مقدسة يتحدد تبعا لها الموقف من الحرب والسلام.

ولكن مع نهاية الحرب العالمية الثانية وهزيمة ألمانيا، صار ينظر إلى الجيوبوليتيكا أنه مثال للتوظيف الخاطئ للجغرافيا في السياسة، وبلغ هذا الإشكال مبلغا كبيرا عندما أخذ ينظر له على اعتباره علم زائف وحامل لايديولوجيا عدائية، فقامت معظم الدول بمنع تدريس الجغرافيا السياسية، والجيوبوليتيك في جامعاتها، باعتبارها علمين مشبوهين يسعيان إلى بذر العداء ويكرسان الأطماع القومية[2].

---

[1] – محمد حمزة علوان، الأسس والمفاهيم لعلم الجيوبوليتيك، **شبكة النبأ المعلوماتية**، 2014، 03:44.

2– لورا محمد" الجيوبوليتيك جغرافيا سياسية ام استراتيجية الساسة"، **جريدة البناء**. ع 1628 .2014.

واستمر الحال على هذا المنوال إلى غاية تسعينات القرن العشرين حيث لاحق مؤثرات الإنهيار الكبير للدولة "السوبر عملاقة" اي الاتحاد السوفياتي، لنعود لنشهد الولادة الجديدة لمقولات الجيوبوليتيك.

ذلك أن إنهيار كل المحددات الايديولوجية والسياسية التي قام على أساسها النظام العالمي ثنائي القطبية بعد الحرب العالمية الثانية، دفع الباحثين في محاولاتهم للمس شكل النظام الجديد المرتقب إلى أكثر العوامل ثباتا وديمومة في صنع الكتل السياسية الكبرى وهي الجغرافيا، فعادت إلى ظهور مقولات الجيوبوليتيكا، وظهرت في المكتبات مؤلفات كلاسيكية ودراسات حديثة تسعى لقراءة التحولات الكونية الكبرى من منظور جيوبوليتيك وانقرض العقد الذي فرض حول هذا العالم[1].

ومرت الجيوبوليتيكا منذ إبتداع اسمها في آخر القرن 19 بست مراحل تطورية:

1- النشأة وتعريفها على يد السويدي كلن kellen في فترة الحرب العالمية الأولى.

2- توسعها كعلم تطبيقي على يد كارل هوسهوفر منذ 1924م

3- ارتكاز السياسة القومية الإشتراكية لألمانية عليها منذ 1931م

4- دور الجيوبوليتيكا في الحرب العالمية الثانية كأداة للتدريب السياسي والعسكري.

5- النفور من الجيوبوليتيك وإسقاطها من الحسبان في فترة 1945-1990م، لما ارتبطت به من إمتداد ألمانيا على الدول المجاورة في الحرب العالمية الثانية و اعتماد على فكرة المجال الحيوي بقسميه: العام والطبيعي.

6- بدأت الكتابة بتزايد في الجيوبوليتيكا مرة ثانية بعد إنتهاء الحرب الباردة بين الدول الرأسمالية الغربية بزعامة الولايات المتحدة الامريكية من ناحية والاتحاد السوفياتي من جهة أخرى لسقوط الأخير (الرأسمالية – الشيوعية).ولا يتصور أحد أن الفكر الجيوبوليتيكي بدأ على يد الألمان ومشايعيهم في آخرالقرن التاسع عشر وأول القرن العشرين، وإنما كان موجودا قبل ذلك وقد كشفت الدراسات من ثلاثة عهود للجيوبوليتيك هي[2].

---

[1]- محمد حمزة علوان، **المرجع نفسه**.

2- محمد محمود إبراهيم الديب، **مرجع سابق**، ص،68 .

1-مرحلة الجيوبوليتيك الحضارية CIVILIZATIONAL Geopolitics

2-مرحلة الجيوبوليتيك الطبيعية NATURALIZED Geopolitics

3-مرحلة الجيوبوليتيك الإيديولوجية Ideological Geopolitics.

وتميزت كل حقبة بخصائص معينة حيث شغلت المرحلة الأولى الجيوبوليتيك الحضارية الفترة قبل أوائل القرن 19 عشر، فكانت أوروبا آنذاك مدنية وحضارية وراقية مقارنة مع العالم الحديث لاكتشاف الجغرافي (أمريكا الشمالية، والجنوبة، أستراليا، داخل إفريقية)، لذلك شعرت بالاستعلاء والتوفق على الغير ولعبت الدور المركزي وقتها، أما العهد الثاني يمتد من أثر القرن 19 عشر حتى سنة 1945م ، واسماه البعض مرحلة الجيوبوليتيك الطبيعية وتعاصر مع ارتفاع صوت جيوبوليتيك الألمان وسميت طبيعية انطلاقا من الاعتقاد بأن العوامل الجغرافية الطبيعية (الموقع، المساحة، الشكل، التضاريس، المناخ، النبات

والحيوان البري) التي تعيش في ظلها الدول المتنافسة هي التي أملت عليها سلوكها السياسي بما اشتمل عليه من سلب ونهب (فكرة الحتم الجغرافي).

أما العهد الثالث فهو عصر الجيوبوليتيك الايديولوجية، وكان ذلك إبان الحرب الباردة بين الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة الأمريكية (الشيوعية ضد الرأسمالية) وتم وقتها تقسيم العالم إلى كتل ايديولوجية متصارعة على أساس أي من الاشتراكية والرأسمالية أفضل لتنظيم الشؤون السياسية والاقتصادية والاجتماعية للحياة[1].

1- محمد محمود إبراهيم الديب، **المرجع نفسه**، ص،68 .

المطلب الثالث: الفرق بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك

الجغرافيا السياسية: هي أحد فروع الجغرافيا البشرية التي تبحث في دراسة العلاقة بين الإنسان والبيئة التي يعيش فيها فهي بهذا مثلها مثل باقي فروع الجغرافيا ترتكز على إبراز التباين المكاني، وان محور اهتمام الجغرافيا السياسية هو دراسة الدول كوحدة لها شخصية تتأثر بظروفها الداخلية وكذا ما يحيط بها من جيران في أطار منظومة متكاملة[1].

أولا: بعض التعار يف الخاصة بالجغرافيا السياسية

لقد بقي العلماء قرونا يدرسون ويحللون العلاقات بين السلوك السياسي للجماعة والبيئة التي يعيشون فيها، ومع ذلك فإن ظهور الجغرافيا السياسية كعلم مستقل ومنهج وميدان خاص لم يظهر بوضوح إلا في نهاية القرن 19، وبما أن هذا العلم فرع من فروع الجغرافيا البشرية التي هي بدورها فرع من فروع الجغرافيا العامة، فإن تحديد مفهوم الجغرافيا السياسية خاضع لما يطرأ من تطورات على ميدان الجغرافيا ككل من جهة، وارتباط تعريفها ببعض العلوم الأخرى كالتاريخ و من جهة أخرى، فالجغرافيا السياسية ليست الوحيدة التي تعاني من مشكلة عدم وجود تعريف محدد لمفهومها وميدان دراستها [2].

وأهم تعريفات الجغرافيا السياسية في العالم ما يلي:

1- تعريف ريتشارد هارتشهورن Ritchard Harts horne: بأنها العلم الذي يهتم بدراسة التشابه والإختلاف بين الشخصية السياسية للدولة والإقليم السياسي وبين نظيراتها في الدول والأقاليم السياسية الأخرى في العالم.

2- تعريف الأستاذ هانزويكرت Hanz Weigert: هي أحد فروع الجغرافيا البشرية التي تهتم بدراسة العلاقة بين الإنسان والأرض مع التأكيد على بحث العلاقة بين العوامل الجغرافية والمتغيرات السياسية[3].

1- محمد محمود ابراهيم الديب" **المرجع نفسه**، ص، 74.

2- محمد حجازي" **الجغرافيا السياسية**"، القاهرة: مطبعة دار السلام، 1997، ص 8.

3-فايز محمد العيسوي،" **الجغرافيا السياسية المعاصرة**"، الاسكندرية : مطبعة الاسكندرية، 2000، ص 17 .

3- تعريف الكسندر Alexander: حيث عرف الجغرافيا السياسية على أنها ذلك العلم الذي يهتم بدراسة الأقاليم السياسية ومظاهرها فوق سطح الأرض[1].

ثانيا: أهم الفروقات بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك.

تختلف الجغرافيا السياسية عن الجيوبوليتيك، على الرغم من أن كلا منهما علم يدرس الوحدة السياسية في ضوء البيئة الطبيعية، فالأولى تأخذ بعين الاعتبار الوحدة السياسية وتعنى بتحليل بيئتها الطبيعية والاقتصادية والبشرية تحليلا موضوعيا لتستكشف أثر ذلك على الأحداث السياسية والسلوك السياسي للدولة.

أما الثانية فتقوم على نفس الدراسة ولكن من وجهة نظر الخاص بالدولة ومطالبها في مجال السياسة الخارجية، أي أنه نوع من الدراسة المتأثرة بالنزعة الوطنية، ولا يعبر عن وجهة نظر الجغرافي بقدر ما يبين الزاوية الخاصة التي ينظر بها شعب من الشعوب إلى مشكلة سياسية معينة، فكانت الجغرافيا السياسية عبارة عن دراسة موضوعية النزعة، أما الجيوبوليتيك هي دراسة ذاتية النزعة، وتؤمن الجيوبوليتيك بالحتم الجغرافي أي أن العوامل الجغرافية الطبيعية تحدد السلوك السياسي للدولة، وعلى العكس من ذلك ترى الجغرافيا السياسية أن العوامل الجغرافية تؤثر فقط على السلوك السياسي للدولة ولا تحدده، ويمكن القول أن الجيوبوليتيك عبارة عن دراسة للسياسة متأثرة بالاعتبارات الجغرافية وتقف الجيوبوليتيك في منطقة الوسط بين علم السياسة من ناحية والجغرافيا السياسية من جهة أخرى.

ولتوضيح الفرق بين العلمين نذكر الفكرة التي جاء بها هوسهوفر حيث قال: "إن الجغرافيا السياسية تبحث الدولة من وجهة نظر المساحة أي أنها تدرس مساحة الدولة، أما الجيوبوليتيك فهي تدرس المساحة من وجهة نظر الدولة أي حاجة الدولة من المساحة"[2].

---

[1]- فايز محمد العيسوي، **المرجع نفسه**، ص 17.

[2]- سعدون شلال، طاهر رحمان رباط حسين، "فلسفة علم المكان في الجغرافيا السياسية". **مجلة البحوث الجغرافية**. ع. 19. 2014،ص، 15.

وتدرس الجغرافيا السياسية المقومات الجغرافية للدولة حاليا في ضوء الماضي، أما الجيوبوليتيك فتحاول رسم سياسة الدولة في المستقبل استنادا إلى المعلومات التي تستقيها من الجغرافيا السياسية.

وترسم الجيوبوليتيكا صورة لما يجب أن تكون عليه الدولة، بينما الجغرافيا السياسية تدرس الكيان القائم للدولة كما هو فعلا ليس إلا، ويلاحظ أن كلا من العلمين يتميز بالتغير وعدم الثبات إلا أن ديناميكية الجيوبوليتيك أعلى من حركة الجغرافيا السياسية[1].

ومنه فإن الفكر الجيوبوليتيكي المشوه والذي يحرف المفاهيم والحقائق العلمية (مثل الدولة كائن حي، وحدودها دينامية، التوسع الاقليمي، والداروينية الاجتماعية، تزييف كشافات السكان، ورسم خرائط مليئة بالمغالطات) إنما يرجع إلى طبيعة الصراع بين القوى العالمية التي تكون موجودة على المسرح العالمي في فترة من فترات التاريخ[2].

[1]– صلاح الدين الشامي،" دراسات في الجغرافية السياسية"، الاسكندرية: مطبعة السلام، ص 32.

[2] – محمد محمود ابراهيم الديب" **مرجع سابق** ، ص، 74.

المبحث الثاني: النظريات الجيوبوليتيكية و جيوبوليتيك المياه

المطلب الاول: اهم النظريات الجيوبوليتكية

تهدف النظريات الجيوبوليتيكية القديمة منها و المعاصرة إلى إتباع سياسة بناء قوة ذاتية للكيانات السياسية المعنية بالأمر، وإن هذه النظريات في تطبيقها تعمل إما لخدمة المصالح الاقتصادية والسياسية والعسكرية وتحقيقها وتأمين استمراريتها، أو للتحذير أحيانا من احتمال قيام قوة منافسة تتهيأ لها المقومات لبناء قوتها الذاتية وعندئذ يبرر إلى الوجود خطرا يهدد المصالح، او للسببين معا، والمهم في كل ذلك هو الارتباط الوثيق والأصيل بين علم الجيوبوليتيكس وبين مفهوم سياسة بناء القوة الذاتية للدول لأن مكانة الدولة في سلم القوى على المسرح العالمي يرتكز أساسا على قوتها الذاتية الشمولية، التي ترتبط بكافة العناصر (الاقتصاد، السكان، الظواهر الجغرافية والسياسية والعسكرية وكافة مكونات الدولة)، علما بأن هذه العناصر ليست ثابتة بل متغيرة زمانيا ومكانيا تبعا لظروف الحياة وميزان القوى الدولية ومن أهم النظريات الجيوبوليتيكة:

نظرية المجال الحيوي (النشوء والإرتقاء): وصاحب هذه النظرية (**فريدريك راتزل**)

ترتبط هذه النظرية بالمفهوم الجيوبوليتيكي الذي يرى أن الدولة كائن حي كما أنها تتماشى مع فكرة الحتمية للظواهر الجغرافية التي تشكل خصائص وسلوك المجتمعات البشرية، فالنمو حاجة ماسة للكائن الحي والدولة، ومن ذلك بدا الجغرافيون السياسيون يؤكدون في دراساتهم وأفكارهم على أهمية الرقعة الجغرافية والحيز الجغرافي الذي تشغله الدولة بالنسبة لعدد سكانها واعتبروا سعة الدولة (الحيز الجغر افي الذي تشغله الدولة قوة سياسية واقتصادية) و قد أكد راتزل أن المجال الكبير للدولة يحفظ لها الحياة وقد أصبحت هذه الفكرة فترة عقيدة ألمانية النازية. وآمن أن المساحة الكبيرة ضرورية لنمو الكائن الحي ويضفي الموقع صفات مميزة على المساحة، أما الحدود فهي جلد الكائن الحي وهي علاقة النمو والتوسع أو الإضمحلال، وقد وضع راتزل قوانين سبعة رئيسية وهي [1]:

[1]– – أحمد فيان، النظريات الجيوبوليتيكية، المرحلة الرابعة، ص – ص2– 6.

- تزداد رقعة الأرض بنمو الثقافة الخاصة بالدولة فكلما انتشر السكان وحملوا معهم طابعهم الثقافي فإن الأراضي الجديدة التي يحتلها هؤلاء تزيد من مساحة ورقعة الدولة.
- يستمر نمو الدولة حتى يصل لمرحلة الضم (أي إضافة وحدات سياسية صغرى أقل نمو حضاري منها).
- إن عملية نمو الدولة تحكون عملية لاحقة لزيادة سكانها وانتقالهم إلى المناطق المجاورة لدولتهم، فتكون عملية نمو السكان قبل التوسع المساحي للدولة.
- إن دافع الدولة للتوسع يأتي على يد حضارة أرقى من حضارة الدولة الأخرى.
- إن الميل لتوسع والضم ينتقل من السيطرة على الدولة الأخرى ثم تزداد وتشتد (أي أن التوسع يفتح الشهية للتوسع).
- إن الحدود هي العضو الحي المغلف لدولة فهي تنمو وتتوسع أو تنكمش تبعا لقوة الدولة وتبدأ من خلاله.
- تبدأ عملية الضم من الأجزاء الساحلية والمجاري المائية المهمة والأقاليم الغنية بالموارد.

كما أكد راتزل أن كوكب الأرض يعد كوكب صغير ولا يتسع لدولة قوية واحد ة، وإن تاريخ العالم ستتحكم بمصيره الدول كبيرة المساحة (روسيا في أوراسيا) (الولايات المتحدة في أمريكا الشمالية).

ويقول أن الدول الصغيرة مصيرها الزوال وأن الصراع سيدور بين الدول العظامى والبقاء للأقوى، وأن عملية النمو والتوسع تدفع الدول لاستخدام القوة[1].

2- رودولف كينان (1864-1922)

صاحب فلسفة القوة لا تعرف القانون (القوة أهم من القانون) تنبأ بان دولا عظمى ستنشأ في آسيا وإفريقيا وأوروبا وتبين بأن السيادة ستنتقل من القوى البحرية إلى القوة البرية.

التي ستحكم يوما البحار وله كتابان (الدولة مظهر من مظاهر الحياة و الأسس اللازمة لقيام نظام سياسي) ويرتكز الكتابان على خلفية تمتد أصولها إلى الفلسفة العضوية و قد أكد على أهمية الأسس التالية (الجغرافيا و الدولة، السكان والدولة، التركيب الاجتماعي ، الموارد الاقتصادية للدولة و المنطقة الحكومية) [2].

[1]- أحمد فيان، **المرجع نفسه**.

2- محمد رزيق" **الجيوبوليتيكا: المفاهيم و الدلالات – المدارس و النظريات**"،ط1، الجزائر: قرطبة للنشر و التوزيع، 2014،ص، 25 .

3- هارسهوفر وفكرة المجال الحيوي (1869-1946)

صاحب فكرة المجال الحيوي التي طبقها أدولف هيتلر ان هذه الفكرة أو النظرية متصلة بنظرية الدولة كائن حي لراتزل، وقد أمن هاوسهوفر بأن الحياة للدولة الكبيرة أما الدولة الصغيرة فمصيرها الزوال وكان من مؤيدي لمبدأ مونرو في نصف الكرة الغربي حيث كان يعتقد بأن العالم سيحكمه ثلاثة دول عظمى (الولايات المتحدة الأمريكية في الغرب واليابان في الشرق وألمانيا في أوروبا) وقد أمن بشعار اليابان في التوسع بالمجال الحيوي والتوسع الإقليمي واختزال الضغط السكاني، وأمن بأن الدولة تنمو وتتوسع ويجب أن تتبع الدولة مبدأ الإكتفاء الذاتي وأن الدولة يجب أن تكون معدلات النمو فيها عالية وتنظر إلى الحدود بانها العضو المغلف للكائن الحي وهو قابل للتغير بالنمو والتوسع أو الإضمحلال وقد أكد على أهمية الناحية العسكرية (الأسطول البحري والجوي والقوات البرية) وأكد على أهمية المشاة، باعتبارهم من يصنع النصر بالمعركة لكونهم يسيطرون على المجال الأرضي يتبعها السيادة البحرية التي تكون داعمة للقوات البرية، وهي جزء من أساسيات القوة العسكرية أما القوة الجوية فينظر لها أنها مكملة للجيش والأسطول.

ويعد هاوسهوفر مؤسس معهد ميونيخ للجيوبوليتيكا، وقد اتفق مع راتزل بان الدولة كائن حي وأن فكرة المجال الحيوي هي مطابقة لنظرية راتزل (أن الدولة بحاجة للتوسع الإقليمي والبقاء إلا للدول الكبرى). كما أكد على الأهمية الإستراتيجية لموقع المحيط الهادئ كونه مفتاح للسيطرة العالمية ويرى أن المجال الجغرافي هو الذي يتحكم بتاريخ البشر وأن الدولة التي لا تنمو وتتوسع فمصيرها الزوال والإندثار بسبب الضغط السكاني و كثافتهم التي تتطلب ثروات طبيعية لسد احتياجاتهم.

- كما آمن بأن السيادة على المجال البحري يجب أن تأتي عن طريق العوامل الجغرافية والبشرية.
- ويرى أن مشكلة ألمانيا تكمن في عدد سكانها البالغ سكانها حينها 85 مليون نسمة في مساحة تقدر بـ 600 ألف كم^2 في عهد هتلر لذلك إرتأت القادة الألمانية فكرة المجال بانها الحل نحو التقدم والقوة.
- ويرى أن القوى العسكرية تقوم على أسس الجيش والأسطول والطيران ،وأن الحدود القارية تحد من توسع الدولة وأن الحدود البحرية تفتح لها طريق التوسع عن طريق السيطرة على البحار يرى أن الصراع بين قوى البر والبحر استمر طويلا وينتهي بوصول القوات البحرية للبحر[1].
-

[1]- أحمد فيان، **المرجع نفسه**.

4- ماكيندر وقلب العالم (1861-1947)

عدل ماكيندر نظريته مرتين (1904 عرض النظرية و 1919م عدل النظرية 1943 عدلها مرة أخرى) على غرار أحداث الحرب العالمية الثانية.

جاء في مقاله (محور الارتكاز الجغرافي في التاريخ) الذي تحول إلى نظرية (فقد نظر إلى العالم نظرة كوكبية).

- لاحظ ماكندر أن ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية مغطاة بالمياه ومساحة اليابسة لا تتجاوز ربع إجمالي مساحة العالم.
- لاحظ اتصال البحار ببعضها البعض فأطلق عليها تسمية (محيط العالم). كما أطلق على اليابس القديم (جزيرة العالم) وتشغل سدس مساحة العالم، واعتبر أمريكا الشمالية واللاتينية وأستراليا بمثابة جزر تحيط بجزيرة العالم أسماها (الهلال الخارجي).

- أما المناطق القريبة من جزيرة العالم فقد أسماها (الهلال الداخلي) وتتمثل بمناطق أفروآسيا. وسمى المنطقة الوسطى من جزيرة العالم بمنطقة (الارتكاز) ثم عدل التسمية (القلب)، يمتد هذا القلب من نهر الفولغا غربا إلى الشرق من سيبيريا والمتجمد الشمالي إلى الهضبة الإيرانية وأفغانستان جنوبا.

- يغلب على المنطقة التصريف الداخلي للأنهار صوب المتجمد الشمالي، كما يغلب عليها طابع السهول في الشمال والوسط والغرب ولا يتخللها سوى جبال الأورال وتقع غالبية منطقة القلب في روسيا وجزءا من غرب الصين ومنغوليا وأفغانستان وإيران بإستثناء المناطق الساحلية.

وقد أضاف ماكيندر تعديله الثاني مناطق جديدة إذ أضاف إلى حدود القلب إلى شرق أوروبا حتى نهر الألب، باعتبارها منطقة دفاعية وتتوفر فيها حماية طبيعية من الشمال مما وفر لها الحصانة. وأشار إلى منطقة ارتكاز أخرى أسماها منطقة القلب الجنوبي وتضم إفريقيا جنوب الصحراء باعتبارها حصنا طبيعيا .[1]

للفصل بين الجنسين الأبيض والأسود وأنها ذات تصريف من الهضبة الداخلية إلى أنهار النيجر الكونغو الزمبيري والأورنج.

[1]- محمد طي" الجيوبوليتيك منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى الان"**المركز الاستشاري للدراسات و التوثيق** . ع 19 . ديسمبر 2019، ص، 11.

- أطلق ماكيندر على الأراضي الساحلية اسم الهلال الداخلي، وإسمها فيرجيف (منطقة الارتطام) تمتاز هذه المنطقة بأن أنهارها تنصرف نحو البحار الصالحة للملاحة وتتكون من المناطق الساحلية والأرض العربية والصحراوية في الشرق الأ وسط، والمناطق الموسمية في آسيا.
- أما الحلقة الخارجية فأطلق عليها الهلال الخارجي كما ذكر تحديدها سابقا.
- تخوف من نشوء دولة في منطقة القلب تتمكن من تكوين إمبراطورية تسيطر على جزيرة العالم (من الممكن أن تكون ألمانيا أو روسيا).
- وأشار إلى أهمية إمتلاك قوة بر ية، وأن السلاح الجوي يعمل لصالح القوة البرية أكثر من السلاح البحري حيث أن استخدام القوة البحرية لا تتم إلا عن طريق امتلاك سلاح بري[1].

وفي تعديل عام 1943 أكد ماكندر على:

1-التهديد للقلب يأتي من الاتحاد السوفياتي وليس من ألمانيا وأكد أن موقف القوى السياسية للقوى العالمية لا يعتمد فقط على موقع الحوض الجغرافي للقلب وإنما أيضا على البناء الصناعي.

2-كما استحدث مصطلح الحوض الاوسط شمال الأطلس بين غرب أوروبا وشرق الولايات المتحدة الامريكية.

3-أكد خروج الاتحاد السوفياتي كقوى عظمى بعد الحرب العالمية الثانية.

4-أكد على أهمية القوى البرية التي تحتلها الدولة القارية كبيرة المساحة [2].

- [1] محمد طي" **المرجع نفسه**، ص، 12.
- [2] محمد طي" **المرجع نفسه**، ص، 13.

5- نظرية سبيكمان أو نظرية الأطراف Rimland Theory Spy Kman

نيكولاس سبيكمان أستاذ بجامعة ييل Yale الأمريكية ومن أهم المنظرين المتعمقين في السياية العالمية والمتخصصين في الإستراتيجيات الدولية والجيوبوليتيكس و يرى سبيكمان أن إمكانية السيطرة على الجزيرة العالمية ومن ثم العالم هو أمر معكوس عما جاء في نظرية القلب لماكندر، حيث أن سبيكمان يعتقد أن من يحكم المناطق الساحلية التي تتماشى مع المواقع الجغرافية للهلال الخارجي (الذي جاء من نظرية ماكندر) هو الذي يستطيع السيطرة على الجزيرة العالمية، ومن ثم العالم، لذلك جاء بمقولته التي تقع في النقاط التالية في دراسة قام بها بعد الحرب العالمية الثانية، من يحكم منطقة الأطراف (الهلال الخارجي) يسيطر على مناطق الظهيرة ومن يسيطر على مناطق الظهيرة يحد من سيطرة منطقة القلب وتوسعها، ومن إستطاع الحد من توسع منطقة القلب استطاع أن يعمم السلام في العالم أو يتحكم بأقدار العالم.

أطلق سبيكمان اسم الرم لاند **Rimland** على النطاق الساحلي ورأى أن البحار الهامشية التي تفصل القارة عن المحيطات والبحر المتوسط تمثل طريقا بحريا داخليا يربط.[1]

دول الرم لاند ببعضها البعض، وقد حدد سبيكمان الإطار الأرضي (**Rimland**) على أنه يشمل كلا من أوروبا وروسيا، والجزيرة العربية بما في ذلك العراق تركيا إيران وأجزاء ساحلية من الهند وجنوب شرقي آسيا والصين وكوريا وشرق سيبيريا، واعتبر الرم لاند بمثابة منطقة برمائية حاجزة تفصل بين القوى المتصارعة البرية من ناحية والبحرية من ناحية أخرى، ولابد لهذا النطاق البرمائي حماية نفسه على طول الجبهتين البرية (قلب الأرض أو البحرية الهلال الخارجي).

واهتم سبيكمان بهذه الحلقة الوسطى وأعطاها أهمية أكبر من قلب الأرض، ويرجع ذلك إلى هذا النطاق الارتطامي يضم عددا ضخما من سكان العالم ويحتوي على موارد اقتصادية وطبيعية متنوعة علاوة على استخدامه لطرق بحرية داخلية وله ميزات كثيرة يتمتع بها[2].

---

[1]- عدنان السيد حسين،" **الجغرافيا السياسية و الاقتصادية و السكانية للعالم المعاصر**"، ط2،بيروت: المؤسسة الجامعية للنشر و التوزيع، 1996، ص، 72.

[2]- عدنان السيد حسين، **المرجع نفسه**، ص، 73.

2- ألكسندر دوغين" **أسس الجيوبوليتيكا مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي**"، ط1 ، دارالكتاب للطباعة والنشر، جوان 2004، ص 94.

ألفريد ماهان: القوة البحرية Sea power.

لم يكن ألفريد ماهان الأمريكي (1840-1914) عالما بل عسكريا، ولم يستخدم مصطلح الجيوبوليتيك، إلا أن منهج تحليله والنتائج الأساسية التي توصل إليها تتطبق مع الرؤية الجيوبوليتيكة المحضة.

فقام ضابط البحرية الأمريكي منذ عام 1885م بتدريس تاريخ الأسطول الحربي في كلية الحربية البحرية في نيوبورت (رود-إيلاند) وفي سنة 1890م نشر كتابه الاول (القوى البحرية في التاريخ (1660-1783) والذي أمسى فور صدوره تقريبا نصا كلاسيكيا في الإستراتيجية العسكرية، وتوالت بعد ذلك، مع بعض فترات الانقطاع أعماله الأخرى: "تأثير القوة البحرية على الثورة الفرنسية والإمبراطورية (1793-1812) (اهتمام أمريكا بالقوة البحرية في الحاضر والمستقبل) (مشكلة آسيا وتأثيرها على السياسة الدولية)، (القوة البحرية وعلاقتها بالحرب).

وقد كرست كل كتبه تقريبا لموضوع واحد وهو موضوع **القوة البحرية sea power** فأصبح اسم ماهان مرادفا لهذا المصطلح. ولم يكن ماهان منظرا للإستراتيجية العسكرية فحسب، بل وشارك بفعالية في السياسة وقد ترك تأثيرا كبيرا بصفة خاصة على السياسيين من أمثال **هنري كابوت لودج و ثيودور روزفلت**، وإذا ما عدنا وألقينا نظرنا إلى الماضي نجد الإستراتيجية الامريكية على مدار القرن العشرين تقوم على تطابق مباشر مع أفكار ماهان، ويضاف إلى ذلك أن هذه الإستراتيجية جلبت النجاح الملموس لأمريكا في الحربين العالميتين الأولى والثانية وانتصارها على الاتحاد السوفياتي في الحرب الباردة وقد عرز نجاح إستراتيجية القوة البحرية.

الحضارة البحرية: حضارة تجارية

يرى ماهان أن التجارة هي الأداة الاولى للسياسة، وعلى الأعمال العسكرية أن تقتصر على تأمين الشروط الأفضل لإقامة الحضارة التجارية الكونية وهو يرى الدورة الاقتصادية في نقاط ثلاث:

1- الإنتاج (تبادل السلع والخدمات على الطرق المائية).
2- الملاحة التي تحقق هذا التبادل.
3- المستعمرات التي تحقق تداول السلع على المستوى العالمي.[1]

---

[1] - ألكسندر دوغين" **أسس الجيوبوليتيكا مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي**"، ط1 ، دارالكتاب للطباعة والنشر، جوان 2004، ص 94.

ويرى ماهان أن تحليل موقف الدولة ووضعها الجيوبوليتيكي يجب أن يتم على أساس بنود ستة هي:

1-**الموقع الجغرافي للدولة**: انفتاحها على البحار، إمكانية إجراء الاتصالات البحرية مع الدول الأخرى، مدى امتداد الحدود البرية، القدرة على بسط السيطرة على المناطق الهامة إستراتيجيا، قدرة الدولة على تهديد أراضي العدو بأسطولها.

2-**الهيمنة**: الفيزيائية للدولة أي هيئة الشواطئ البحرية وإعداد الموانئ و بهذا يرتبط ازدهار التجارة الإستراتيجية الدفاعية.

3-امتداد مساحة الأراضي، وهي تعادل امتداد الخط الساحلي.

4-العدد الاحصائي للسكان، ويحتسب هذا أهمية بالنسبة لتقييم قدرة الدولة على بناء السفن وخدمتها.

5-الطابع القومي، مقدرة الشعب على العمل بالتجارة، إذ أن القوة البحرية تعتمد التجارة السلمية والواسعة.

6-الطابع السياسي للإدارة: وبه ترتبط إعادة توجيه أفضل المصادر الطبيعية والبشرية نحو إنشاء القوة البحرية القادرة.

ويتبين من هذا الجزء أن ماهان يقيم نظرية الجيوبوليتيكة منطلقا بصفة استثنائية من القوة البحرية ومصالحها، وكانت قرطاج القديمة نموذجا للقوة البحرية بالنسبة لماهان، أما الناحية التاريخية الأقرب إلينا فهي إنجليترا القرنين السابع عشر والتاسع عشر.

ومفهوم "القدرة البحرية" يعتمد في نظر ماهان على حرية "التجارة البحرية"، أما الأسطول البحري-الحربي فلا دور له سوى ضمان تحقيق هذه التجارة ويمضي ماهان خطوة أبعد من ذلك إذ تعد "القوة البحرية" نوعا خاما من الحضارة أي الحضارة الأسمى والاكثر فعالية فهي إذن المهيأة للسيادة العالمية[1].

---

[1]- – ألكسندر دوغيني، **المرجع نفسه**، ص، 98 .

المطلب الثاني: جيوبوليتيك المياه كفرع للدراسات الجيوبوليتكية الحديثة

تشكل الخصائص والظروف الجغرافية جزءا من المرتكزات الأساسية للتحليل الجيوبوليتيكي، ومن بين هذه الخصائص هو طريقة توزيع المياه جغرافيا وما يترتب على هذا التوزيع، ولذلك يعد الوصول إلى المياه والسيطرة على حتمية إستراتيجية كانت بمثابة قوة محركة للنزاعات على مر التاريخ ولقد كانت في البداية هذه الصراعات تتمثل في كيفية الوصول إلى البحار. ومن ثم إلى المحيطات وهذه الميزة الجيوبوليتيكة التي تقدمها النافذة البحرية لأي دولة، وكان الاهتمام بالوصول إليها لسببين رئيسيين، وهما المشاركة في الطرق الرئيسية للنقل البحري التجاري، وامتلاك القوة البحرية وإبرازها قديما، والحفاظ على إمكانية الوصول إلى المياه قد يدفع الدولة لاتخاذ تدابير صارمة كالحرب مثلا، فلقد كانت الحرب وسيلة أساسية التي استخدمتها بعض دول أمريكا الجنوبية ما بين **1879-1883**م ما يعرف بالمحيط الهادي والتي فقدت من خلاله بوليفيا إمكانية الوصول إلى المحيط ولازالت تحاول في الوقت الحالي استردادها[1].

في النقاش الجيوبوليتيكي للموارد ككل، لعبت المياه تاريخيا دورا فريدا حيث كانت المياه في عا لم متنازع عليه تتحدى المفاهيم الإقليمية التقليدية، فالدراسات الجيوبوليتيكية حول المياه غالبا ما تركز على طبيعتها العابرة للحدود، وإمكانية النزاع والتعاون وخصوصا في الشبكات او النظم النهرية المشتركة بالإضافة إلى محاولة فهم طبيعة التأثير البشري على البيئة، فلا يمكن فصل الطبيعة على الإنسانية ونشاطها والنتائج المترتبة على هذه النشاطات التي تساهم بدرجة ما في توجيه المسارات التعاونية أو الصراعية حول المياه ومصادرها[2].

وبعد تتبع المسار التاريخي توصل الخبير في قاعدة البيانات المتعلقة بالنزاعات[3].

1- محمد الأزهر العبيدي، **مرجع سابق**، ص، ص 46،45 .

2- ابراهيم قلواز" جيوبوليتكية المياه في المنطقة العربية" **مجلة الدراسات السياسة** . ع 4627 .2014/11/8.

3-عادل محمد العضايلية" **الصراع على المياه في الشرق الاوسط**"، الاردن:دار الشروق للنشر و التوزيع،2005، ص، 22.

حول المياه **أرون وولف Aarone Wolf** ، أن هناك أكثر من **3000** معاهدة تعاونية موقعة، مع تحليل حرب حقيقية واحدة متعلقة بالمياه منذ ما يزيد عن **4500** سنة بين مدينتي في بلاد بين النهرين وحسب تصريح لنائب رئيس البنك الدولي **إسماعيل سراج الدين** أوامر التسعينات بأنه تكون للمياه مكانة في حروب القرن الواحد والعشرون[1].

و نستنتج من خلال الفصل هذا الفصل ان علم الجيوبوليتيك و دراساته، قد تصاعدت اهميته من خلال تصاعد الازمات الدولية و اتساع رقعة المشكلات السياسية و الاقتصادية

و العسكرية بين العديد من دول العالم المختلفة . فليس صدفة ان يكون القرن الماضي وهو قرن الصراعات الدولية، الفرصة لتبلور مفهوم الجيوبوليتيك وتنوع الدراسات حوله والخروج باهم نظرياته القديمة منها والحديثة، التي تهدف الى كيفية اتاحة الفرصة امام الكيانات السياسية من اجل ايجاد مكانة قوية بين الوحدات السياسية الاخرى. وتدرس هذه النظريات تاثير البيئة الطبيعية والعوامل الجغرافية على خصائص والظواهر والمؤثرات والتطورات السياسية للشعوب والدول، فالتفاعل بين العامل الجغرافي والعامل السياسي اثار اهتمام العلماء و المفكرين منذ القدم و لازال.

-1 عادل محمد العضايلية" **المرجع نفسه**، ص، 22 .

الفصل الثاني



إن الحديث عن المضائق البحرية والملاحة فيها يستوجب الوقوف على الأهمية الكبيرة التي أولاها الاتصال بين الأقطار البعيدة شبه مستحيل نظرا لصعوبة قطع تلك المسافات بطرق أخرى، لذلك لقيت المضائق البحرية إدعاءات السيادة عليها منذ الأيام التي كان يسود فيها مبدأ ملكية البحار، حيث كانت تفرض فيها رسوم على السفن التي تعبرها. لكن مع التطور العلمي وازدياد حجم التجارة الدولية أديا إلى فتح المضائق الدولية أمام الملاحة وبدأت تنهار إدعاءات السيادة المطلقة التي يمكن لها منع وإعاقة الملاحة فيها.

وإن الأمر في الأخير استقر على مبدأ حق المرور في المضايق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية فقد عرف هذا النظام صراعات كبيرة بين الدول في تمسك كل طرف بنوع المرورر الذي يخدم مصالحه حيث ثار خلاف كبير في القصة حوله، وكذلك أثناء المؤتمرات الدولية التي عقدت من أجل ذلك، فكان الإختلاف حول نقطتين أساسيتين تتعلق الأولى بمفهوم المضيق البحري، أما النقطة الثانية تتعلق بنوع المرور في هذه المضائق بالإضافة إلى أهميتها في العلاقات الدولية.

لهذا سنتناول في المبحث الأول مفهوم المضائق البحرية و سنتطرق ايضا إلى أنواع المضائق البحرية وخصائصها. أما المبحث الثاني سنتطرق فيه إلى النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية، أما المبحث الثالث سنتطرق فيه إلى أهمية المضائق البحرية في العلاقات الدولية، ومن خلال هذا سوف نتبع في الفصل الثاني الخطة التالية:

الفصل الثاني: المضائق البحرية في العلاقات الدولية

المبحث الاول: مفهوم المضائق البحرية

المطلب الاول: اهم تعريفات المضائق البحرية

المطلب الثاني: انواع و خصائص المضائق البحرية

المبحث الثاني: النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية

المطلب الاول: النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982

المطلب الثاني: النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982

المبحث الثالث: اهمية المضائق البحرية في العلاقات الدولية

المبحث الأول: مفهوم المضائق البحرية

المطلب الأول: أهم تعريفات المضائق البحرية

أولا: تعريف المضيق لغة واصطلاحا:

التعريف اللغوي: المضيق بفتح اوله و كسر الضاد و تسكين الياء و جمعه مضائق وهو ما ضاق من الأماكن والأمور أو هو مجرى ماء ضيق بين قطعتين من الأرض، و عن ابي سفيان انه سال الرسول صلى الله عليه و سلم يوم الخندق عن المضائق التي جعلها الرسول حول يثرب.

أما اصطلاحا: فهو يطلق على مكان في الطبيعة، واذا كان هذا المكان محتفر وهو قطعة ضيقة من البحر تفصل بين ارضين، ويقول البعض بان المضيق يرادف كلمة برزخ والبرزخ هو الحاجز بين شيئين وهو ايضا قطعة ضيقة من الارض محصورة بين بحرين وتتصل ببراو شبه جزيرة ببر، ولقد استعمل العرب كلمة مضيق لجزء من اليابسة قبل ان يشيع مؤخرا كجزء من البحر.[1]

ثانيا: التعريف الجغرافي للمضائق البحرية

للمضائق البحرية التعريف الجغرافي هو عبارة عن ممرات مائية طبيعية تربط بين بحرين و بين مسطحين مائيين والذي يفصل منطقتين من اليابسة عن بعضهما البعض، والمضيق هو قناة مائية تقع بين مساحتين كبيرتين من اليابسة، وتتكون العناصر الجغرافية للمضيق من عاملين أساسيين وهو أن لا يكون المضيق جزءا من البحر وأن يتم تكوينه بطريقة طبيعية أي غير صناعي، فالمضيق قد يفصل قارتين أو جزيرتين أو قارة وجزيرة، كما قد يربط بين جزئين من البحار بصرف النظر عن حجم هذه البحار وسعتها[2].

[1]- زهرة مناصرية، "حق المرور عبر المضائق البحرية"، **مذكرة ماستر**، (كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، 2015)، ص، ص 12،13.

2 – علي ناصر ناصر، "**مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني**"، ط1، بيروت لبنان: دار الفارابي للنشر، 2013، ص، ص 46، 47.

كما أنه يشترط في المضايق من الناحية الجغرافية عدة لشروط أهمها:

1-أن تكون مياه المضيق جزءا من البحر.

2-ويجب أن تكون طبيعيا أي تخرج عن مفهومه القنوات كونها من صنع الإنسان، لأنها تحفر ويتم تهيئتها لتكون ممرا صالحا للملاحة.

3-أن تكون المياه محدودة الإتساع، بحيث حاول بعض الفقهاء تحديد قدر معين لإتساع المضيق.

4-يجب أن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض كي يفصل بين منطقتين من البحر بحيث عدم وجود المضيق يؤدي إلى انفصال المنطقتان البحريتان واتصال الأرض.

كما أنه يشترط في المضيق أن يكون ممرا للمواصلات الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق.

ولقد عرفها الأستاذ محمد حافظ غانم على أنها "عبارة عن فتحات توصل بحرين، وهي إما طبيعية وتشتمل المضائق الطبيعية أو الاصطناعية وتشمل القنوات".

كما يرى الفقيه الفرنسي جيلبير جيدل **DJELBIER jidel** أن المضيق من الناحية الجغرافية: "ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة الممر المائي".

ويضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة يجب توفرها وهي استخدامها في الملاحة الدولية[1].

[1]- زهرة مناصرية، **المرجع نفسه**، ص، ص 13،14.

2- زمن كريم علي طهماز" الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز في الإدراك الإستراتيجي الإيراني"، **رسالة ماجستير** ،(قسم العلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية، جامعة المستنصرية، 2017) ص، 6 .

ثالثا: التعريف القانوني

والذي يقضي بأن يكون هذا المضيق محدود الاتساع وأن لا يزيد إتساعه عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه [1].

فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك العرض، ويتوفر فيه جزء من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضائق، ولا ينطبق عليه صفة المضيق، وإنما ينطبق عليه نظام أعالي البحار شرط أن يكون صالحا للملاحة الاعتيادية الأمنية، وقد تكون الملاحة مؤقتة أو بصورة دائمة عبر البحر الاقليمي.

رابعا: التعريف الوظيفي

ويقصد به أن يكون المضيق مستعملا للملاحة الدولية، وينتفع المجتمع الدولي منه، وذلك عن طريق إضفاء الصفة الدولية على المضيق، ونرى بأن الاعتماد على المعيار الوظيفي أساسا لتحديد الصفة الدولية للمضائق يشير إلى صعوبة التطبيق، إذ أنه معيار واسع يترتب عليه تحديد نوعية الاستخدام، ودرجته لكل نوع من المضايق لكي يمكننا من تطبيق هذا المعيار[2].

[2]– زمن كريم علي طهماز، **المرجع نفسه**، ص، 7.

المطلب الثاني: أنواع وخصائص المضائق البحرية.

اولا: انواع المضائق البحرية.

من خلال وجهات النظر الفقهية التي نصت عليها اتفاقيات القانون الدولي للبحار لسنة 1982م يمكن تصنيف المضائق البحرية إلى ثلاثة أصناف:

الصنف الأول: الموقع الجغرافي للمضائق يجعلها تصل بين أعالي البحار من جهة ومياه داخلية من جهة أخرى، وهذا الصنف إما أن يقع كليا في إقليم دولة واحدة، أو ضمن منطقتي سيادة لدولتين ساحليتين بالكامل، فالحالة الأولى فإن المضيق بطبيعة الحال يقع ضمن إقليم الدولة الساحلية بوصفه جزءا من بحرها الاقليمي وهنا تمتد عليه سيادة الدولة الساحلية كاملة ويطبق عليه في هذه الحالة نظام المرور البريء، وفي الحالة الثانية فالمضيق لا يصل ولا يتصل بأعالي البحار، ويطبق على السفن التي تجتاز المضيق قانون المرور وفق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يكون المرور من جانبها وهذا الاجتياز هو مرور بريء في المياه الاقليمية.

الصنف الثاني: المضائق التي تصل بين بحر اقليمي لدولة ما والبحار العالية، ويطبق في هذه الحالة القاعدة العامة التي وردت في المادة السادسة عشرا الفقرة 4 لاتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958م ويطبق عليها نظام المرور البريء، وبعدها استثنت المادة الخامسة والأربعون الفقرة (01) من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982م، وهذا النوع من المضائق يعد من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، كما أن النقطة (ب) من الفقرة (01) من المادة المذكورة أقرت تطبيق نظام المرور البريء على السفن أثناء تجاوزها، ولقد كان لهذا الموقف من الاتفاقية ضغوط ومواقف من قبل دول كثيرة.

الصنف الثالث: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحارأو منطقة اقتصادية خالصة، وهذا النوع من المضائق ينطبق على اجتياز السفن له لأغراض الملاحة بكل أنواع نظام المرور العابر[1].

1 وسام الدين العكة، "النظام القانوني للمضيق الدولي ، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي"، **مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية**.م 27. ع4 .2014 ص ص 314-315.

كما أنه قبل أن تظهر الأدوار الجديدة للمضائق البحرية فإن الفقه كان ينظر للمضائق بصورة موحدة، أي أنه يراها بتصور جغرافي محض، فلم يكن يميز بين أنواع هذه المضائق ومع تطور التجارة الدولية خاصة حينما تم اكتشاف الوظيفة الاقتصادية والجيوسياسية التي تلعبها بعض المضائق، وهذا ما أدى إلى وضع تمييز بعض فقهاء القانون الدولي للمضائق البحرية.

واعتبر الفقيه الدانماركي **ERICBRUEL** من بين المتصدين لهذه الإشكالية، بحيث يرى بأنه يجب أن نطلق صفة المضيق الدولي إلا على تلك المضائق التي لها أهمية معتبرة في التجارة الدولية البحرية أي أنه يضع صفة الدولية للمضيق باعتباره له طابع دولي واسع.

أما الفقيه **Donald Pharand** فقد عرف المضيق بانه "ممر طبيعي ضيق بين أرضين يكون بعرض لا يتجاوز **12** ميلا بحريا، و يربط جزأين من البحار العالية ببحر اقليمي لدولة أجنبية ويستخدم للملاحة الدولية"، وان مقدار الاستخدام المذكور يتحدد بالرجوع إلى عاملين ألا وهما عدد السفن المستخدمة للمضيق وعدد الدول المستخدمة له، أي أن المضائق إذا لم تتوفر على هذين العاملين ومع الشروط اخرى، فإنها تبقى مجرد مضائق جغرافية عادية.[1]

1- عبد الاله دريف" **مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي و متغيرات العلاقات الدولية" دراسة حالة مضيق جبل طارق"** ط1، برلين-المانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية والاقتصادية، 2017، ص 27.

ثانيا: خصائص المضائق البحرية.

لقد أولى المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982م أهمية كبيرة لمسألة المضائق خاصة أثناء المناقشات، إلا أن الاتفاقية الخاصة بهذا المؤتمر لم تشمل على نص مادة عالجت موضوع تعريف المضيق الدولي، ولقد تبنت هذه الاتفاقية التعريف المجرد للمضيق الدولي نادت به الدول الكبرى، والذي جاء في التعريف المنصوص في الفقرة الرابعة من المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المتاخة لعام 1958م.

ومن خلال التعريف الذي تبنته المادة 37 و 45 من قانون البحار لعام 1982م نستخلص الخصائص المميزة للمضائق البحرية وهي:

1- أن يكون المضيق ممرا طبيعيا لا يتجاوز إتساعه ضعف البحر الإقليمي

وهذا يعني أن يكون مكونا بطريقة طبيعية وأن لا يكون ممرا صناعيا، فالمضيق الذي يكون مغطى بالبحر الإقليمي لدولة واحدة أو اكثر، إلا أن المضيق الذي يتجاوز اتساعه ضعف البحر الاقليمي لا يثير إشكالا باعتبار أن المياه الخارجة عن ذلك النطاق تعتبر من أعالي البحار ويخضع لأحكامه [1].

ولقد نصت الفقرة الأولى والثانية من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م ان المضيق هو ذلك الجزء المتكون من البحر الاقليمي للدولة الساحلية، والذي يخضع للتنظيم من قبل هذا الجزء فالجزء من المياه الداخلية المشكلة لمياه المضيق لا يدخل ضمن تعريف المضيق الدولي، أي أن نظامه القانوني هو ذلك الذي يسري على المياه الداخلية، ونفس الشيء بالنسبة للمياه المشكلة للمنطقة الاقتصادية الخالصة أو لجزء من أعالي البحار[2].

[1]- النظام القانوني للمضيق الدولي www.damascusuniversity.edu تاريخ الزيارة 01 افريل 2020 الساعة 14 زوالا ص،ص 27،28.

2- انظر المادة 35 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 .

2– أن يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة، وبين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر اقليمي لدولة أجنبية، ولقد تبين سابقا أن الفقه قد قام جانب منه إلى تعريف المضيق باعتباره ممرا يصل بحرين وجانب آخر إلى تحديد صفة البحرين، كما قام مؤتمر جينيف لعام 1958م بتطور جديد للمضائق التي تصل البحر الاقليمي لدولة أجنبية باعالي البحار. أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م فقد أضافت منطقة بحرية جديدة ضمن المناطق التي يصل بينهما المضيق الدولي والمنطقة الإقتصادية الخالصة، وحسب ما نصت عليه المادة (55) فإن المنطقة تأتي بعد البحر الاقليمي للدولة السياحية للمضيق.

3– ان يكون المضيق مستخدما للملاحة الدولية

تعتبر ميزة الملاحة الشرط الأساسي لاعتبار المضيق دوليا، وهذا ما أقره كل من الفقه الدولي، ومحكمة العدل الدولية واتفاقية جنيف عام **1958م** في الفقرة الرابعة من المادة (16) [1].

4– أن لا تكون الملاحة في المضيق تحكمها كليا او جزئيا اتفاقيات خاصة

لقد قامت اتفاقية قانون البحار لعام **1982م** بتعريف المضائق البحرية المحكومة باتفاقيات خاصة كما أبقت على النظام الملاحي الساري للمضائق التي يكون المرور فيها منظما جزئيا او كليا بواسطة اتفاقيات دولية قديمة، وتتمتع هذه المضائق بأهمية كبيرة للملاحة الدولية باعتبارها ممرات حيوية نظرا لموقعها الجغرافي، كما أثارت هذه المضائق كثيرا من المنازعات الدولية والأزمات السياسية مما نظمت فيها الملاحة اتفاقيات خاصة[2].

1– المادة 55 و 16 من اتفاقية جنيف عام 1958 .

2– النظام القانوني للمضيق الدولي، **المرجع نفسه**، ص – ص 28– 30 .

المبحث الثاني: النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية.

نظرا لكون المضائق البحرية حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار حول العالم، ولها تأثير كبير في المواصلات الدولية، فعامل حجم المرور في المضيق يؤثر في تحديد أهمية ذلك المضيق، كما أن لتغطية المضيق بالمياه الإقليمية للدول الساحلية تأثير في النظام القانوني للملاحة فيه.

وقد استقر عرض الدول قبل إبرام اتفاقيات جنيف **1958م**، على أن للسفن كافة تجارية كانت أو حربية أن تمارس حق المرور البريء، غير قابل للإيقاف في زمن السلم، عبر كافة المضائق البحرية الدولية وتطورت أحكام الملاحة في المضائق الدولية من حيث نوع البحار التي تصل بينها، بعد أن انتهت إدعاءات السيادة على البحار، واستقرار مبدأ حريتها في القرن الثامن عشر، حيث أظهر التعامل الدولي ضرورة وجوب فتح المضايق بوجه الملاحة الدولية.

وقد أضافت اتفاقية جنيف **1958م** ان المضايق التي تصل أعالي البحار بممر اقليمي واستقر هذا الوضع في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرم سنة **1982م** والتي أضافت المضايق التي تصل المناطق الاقتصادية الخالصة ببعضها البعض أو بأعالي البحار أو بالبحر الإقليمي كما أظهرت أيضا مبدأ آخر للمرور على غرار المرور البري، الذي لا يجوز وقفه بالنسبة لجميع السفن وهو المرور العابر[1].

---

[1]- – النظام القانوني للمضيق الدولي، **مرجع سابق**، ص،ص 35، 36.

المطلب الأول: النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982م

ليس كل مضيق بالمعنى الجغرافي ضرورة أن يكون مضيق دولي وليس بالمفهوم القانوني، إذ تخضع أغلب المضايق الدولية إلى قواعد قانونية عامة أخذت تستقر تدريجيا في القانون الدولي، حيث أن مياه المضيق تتكون بشكل أساسي من المياه الداخلية والبحار الاقليمية للدول الساحلية، إن وقوع هذه المياه في المضيق لا يغير من طبيعتها إلا أن القضايا المتعلقة بالمرور عبر ذلك المضيق، لذا فإن وجودها في المضيق لا يمنع من خضوعها إلى النظام القانوني لتلك المناطق حسبما هو محدد في القانون الدولي.

فموضوع الملاحة في المضايق الدولية هو موضوع حساس، إذ تصارع مصلحة الملاحة الدولية والمجتمع الدولي من جهة ومصلحة الدول المطلة على المضايق من جهة أخرى فالأولى تسعى إلى التوسع إلى أقصى حد من حرية الملاحة، والثانية تسعى لفرض سيادتها الساحلية على المضيق من أجل الحفاظ على أمنها وسلامتها وبالتالي التضييق من حرية الطرف الآخر للحد الأدنى، ولابد من معرفة مدى توافق مصالح بين الطرفين (المجتمع الدولي، الدول الساحلية) من خلال معرفة النظام القانوني للملاحة في المضايق البحرية الدولية التي توصل إليه المجتمع الدولي من أجل احترام مصالح الجماعة الدولية، إلى جانب المصالح الوطنية للدول المطلة على تلك المضايق، فكان لابد من التعرف على رأي الفقه والقضاء الدولي ما توصلت إليه الاتفاقيات الدولية قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982م في تنظيمها للملاحة عبر المضايق الدولية.

أولا: الفقه الدولي

نجد أن الفقه الدولي القديم والحديث قد اتفق أن المضائق التي توصل بين أعالي البحار وتستخدم للملاحة الدولية يجب أن تترك حرة للجميع، وقد أظهر الفقه أن حرية الملاحة للمضائق البحرية المستخدمة للملاحة الدولية هي قاعدة أساسية في القانون الدولي، منذ أن إنهارت إدعاءات السيادة على البحار رغم استعمال بعضهم مصطلح المرور البري، وذلك لانهم أظهروا استقرار قاعدة عدم جواز منع مثل هذا المرور، بل وجدنا قسما منهم ذهب إلى استعمال عبارة حرية[1] .

---

[1] – النظام القانوني للمضيق الدولي، **مرجع سابق**، ص،ص 36، 37.

وأصحاب هذا التيارالفقهي الذي يؤيد المرور البريء في هذه المضايق يمثلون الأقلية فقط وقد تأثروا بشكل مباشر بالتوسع في مد البحر الاقليمي، وفي حرص الدول المطلة على المضايق على فرض سيادتها على مياه المضيق على أوسع صورة ممكنة، مساندين مصلحة دول قليلة على مصلحة الملاحة الدولية والاتصال السريع للمجتمع الدولي.

ثانيا: القضاء الدولي

لقد تعرض القانون الدولي لأول مرة وبصورة مباشرة إلى موضوع الملاحة في المضايق البحرية بمناسبة النزاع الذي قام بين المملكة المتحدة وألبانيا، حيث عرض على محكمة العدل الدولية، وتعتبر هذه القضية السابقة القضية الاولى من نوعها، حيث أظهرت محكمة العدل الدولية وجود عرف دولي يقضي بحرية الملاحة لجميع السفن في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية[1].

[1]– النظام القانوني للمضيق الدولي، **المرجع نفسه** ، ص47 .

ثالثا: الاتفاقيات الدولية

يحكم المضايق الدولية نوعان من الاتفاقيات الدولية، هناك الاتفاقيات الدولية الخاصة التي عقدت تحت ظروف تاريخية وسياسية معينة، وهي خاصة بمضايق معينة، وبحكم وجود هذه الاتفاقيات، فان تلك المضايق لا تخضع للقواعد العامة التي تحكم المضايق البحرية، أما النوع الثاني من الاتفاقيات التي تحكم المضايق فهي الاتفاقيات الدولية العامة، وأبرزها اتفاقية جنيف لسنة 1958م التي انبثقت في مؤتمر الامم المتحدة الاول لقانون البحار من نفس السنة، واتفاقية قانون البحار لعام 1982م المنبثقة من مؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار لسنة 1982م وتعتبر القواعد الواردة في الاتفاقيات بنوعيها تعبيرا عما استقر عليه التعامل الدولي في موضوع الملاحة عبر المضايق[1].

[1]– النظام القانوني للمضيق الدولي، **المرجع نفسه** ، ص 48.

المطلب الثاني: النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982م

لقد كان موضوع النظام القانوني للمضايق البحرية محل مناقشات حادة أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحاربين الدول الساحلية للمضايق والدول الملاحة الكبرى من جهة أخرى وكانت كل جهة تسعى إلى تقنين النظام الذي يتفق مع مصالحها، إلى أن جاءت اتفاقية 1982م لتضع نظاما وسطا بين مطالب كل من الطرفين، حيث تبنت نظاما مستحدثا هو نظام المرور العابر الذي حل محل نظام المرور البريء، الذي كان معمولا به في ظل اتفاقية 1958م وقسمت هذه الاتفاقية المضايق الدولية إلى ثلاثة أنواع حيث طبقت نظام المرور العابر الجديد على النوع الاول، هي المضايق التي تربط جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة أخرى، وطبقت نظام المرور البريء على الانواع المتبقية.

أولا: نظام المرور العابر في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية

النظام العابر للمرور الذي استحدثته اتفاقية 1982م، يعني ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع خلال المضيق الواصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة ،إلا أن اشتراط تواصل المرور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق بهدف الدخول إلى دولة شاطئية للمضيق او مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى هذه الدولة. وقد أشارت الفقرة الاولى من المادة 38 من الاتفاقية إلى أن نظام المرور العابر لا يسري كذلك على المضايق المشكلة بجزيرة تابعة للدولة الساحلية للمضيق وبين هذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة وكان هذا الطريق ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، لقد نظمت الاتفاقية الجوانب المتعلقة بنظام المرور العابر، حيث بينت واجبات السفن الاجنبية أثناء مرورها مرورا عابرا في أحد المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، والتي تسري عليها هذه الاتفاقية وكذلك حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق[1].

[1] - انظر المادة 38 الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م

ثانيا: نظام المرور البريءلالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية

حددت اتفاقية سنة 1982م في المادة ،45 حالتين يسري فيهما نظام المرور البري على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، بدلا من نظام المرور العابر المطبق أصلا على هذه المضايق وهاتين الحالتين كما نصت عليها الاتفاقية هما:

1-حالة ما إذا ما كان المضيق قد يكون بين جزيرة تابعة للدولة الساحلية للمضيق والاقليم البري لهذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة، وكان هذا الطريق ملائما ومماثلا من حيث الخصائص الملاحية والهدروغرافية.

2-حالة ما إذا كان المضيق يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، حيث لا يسري في هذه الحالة أيضا نظام المرور العابر الذي حددته الاتفاقية.

وهذا وقد قررت الفرة الثانية من المادة 45 من الاتفاقية انه لا يجوز وقف المرور البريء المطبق على المضايق الدولية في الحالتين السابقتين، وبهذا يكون نظام المرور البريء عبر المضايق البحرية الدولية قد جاء مختلفا عن نظام المرور البريء المطبق بخصوص البحار الاقليمية، حيث يمكن للدول الساحلية أن توقف المرور البريء عبر بحرها الاقليمي بالشروط والضوابط التي تضمنتها الفقرة الثالثة من المادة 25 من الاتفاقية[1].

[1]- انظر المادة 45 الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

ثالثا: الفرق بين المرور العابر والمرور البريء

لقد رأينا أن المرور العابر عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، يتمثل في إعطاء الحق لجميع السفن والطائرات في المرور دون أية قيود كالإذن بأن تكون طافية على سطح الماء فإن المرور البريء سواء كان عبر المضيق أو خلال البحر الاقليمي، يكون على خلاف ذلك حيث تستلزم السفن المارة مرورا بريئا خلال المضيق أو خلال البحر الاقليمي، وسواء كانت سفنا تجارية أو حربية ببعض القيود التنظيمية من أجل حماية وسلامة أمن الدول الساحلية ومصالحها، كما تلتزم الغواصات الاجنبية عند مرورها مرورا بريئا في البحر أن تحصل على إذن مسبق وان تمارس حق المرور وهي طافية على سطح الماء، وهو ما ينطبق كذلك على المرور البريء غير المعاق عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

ويمكن استخلاص اهم الفروق بين هذين النوعين من المرور في النقاط الآتية:

حق المرور العابر يتعدى حق المرور البريء لأنه بالاضافة لتقرير حق المرور للسفن الاجنبية بالمرور خلال المضيق، يعطي كذلك للطائرات حق التحليق والمرور فوق المضيق، كما أنه يعطي للغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة الحق في عبور المضيق دون اشتراط أن تكون طافية على سطح الماء أو رافعة علمها، كما هو الحال في المرور البريء، سواء كان في البحر الاقليمي أو في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

- إذا كان المرور البريء يعطي للسفن او الغواصات الحق في التوقيف أو الرسو أثناء مرورها في البحر الاقليمي، إذا كان ذلك متماشيا مع متطلبات الملاحة العادية أو استلزمته قوة قاهرة أو حالة ضرورة، فإن المرور العابر على خلاف ذلك لا يعطي للسفينة أو الغواصة الحق في التوقف أو الرسو لأي سبب من الأسباب.

–لا يجوز للدولة المطلة على المضيق أن توقف المرور العابر سواء بالنسبة للسفن أو الطائرات أو الغواصات، وذلك على خلاف الحال بالنسبة للمرور البريء في البحر الاقليمي، حيث يجوز للدولة الساحلية أن توقف هذا المرور في الأحوال وبالشروط التي حددتها الاتفاقية[1].

[1] – النظام القانوني للمضيق الدولي، **مرجع سابق**، ص 60.

المبحث الثالث: اهمية المضائق البحرية في العلاقات الدولية

يشكل الموقع الجيوبوليتيكي للمضائق البحرية دورا كبيرا في تحديد طبيعة العلاقات الدولية، اذ يمثل حجر زاوية في تحديد ملامح اغلب النزاعات والتصادمات بين الدول. فكلما زادت اهمية المضيق ارتفعت حدة التصعيدات النزاعية، فمع سعي الدول للسيطرة على هذه المواقع بدوافع اقتصادية و متطلبات المصلحة القومية تشكل بيئة مناسبة لتعارض هذه التطلعات حول المواقع الجيوبوليتيكية، فاغلب الصراعات القديمة والحديثة معظمها مرتبطا بالابعاد الجيوبوليتكية للمضائق البحرية وقد ازدادت اهمية المضائق في العصور الحديثة، خاصة مع ظهور النفط وارتباط اغلب اقتصاديات العالم بهذا المورد الحيوي. [1]

وبهذا دخلت المضائق البحرية في الحسابات الاستراتيجية للدول الكبرى و مما دفعها لايجاد اطر للسيطرة عليها او تامينها وتضاعفت بذلك قيمة المضائق والممرات البحرية خاصة بعد تزايد وتوسع نطاق التجارة العالمية، لكونها الشريان الذي يضمن تدفق التبادلات والتعاملات بين دول العالم. كما ان وقوع هذه المقومات الجغرافية في مناطق تصادم القوى الاقليمية والدولية يجعلها عرضة للسيطرة من احد هذه الاطراف مما سيساهم في تصعيد حدة النزاع في العلاقات بين الدول، وتكتسب المضائق البحرية اهمية اقتصادية وسياسية كبيرة ، فهي تعد نقطة فصل هامة بين القارات، ويتم عن طريقها التنقل ونقل البضائع المختلفة بالاضافة الى ان الدخل منها يعتبر راتبا مهما من رواتب الدخل القومي ومورد كبير للنقد الاجنبي، كما ان المضائق البحرية قد اثارت الكثير من النزاعات والازمات في العلاقات الدولية على مدار التاريخ، وتم استخدامها كسلاح لمواجهة الخصوم، اذ يؤثر اغلاقها في وجه الملاحة البحرية والتجارة الدولية بشكل كبير، ويؤثر مباشرة على اسعار السلع بشكل عام واسعار النفط بشكل خاص وهو مايعتبر محرك اساسي وعملة ذات وجهين في الغلاقات الدولية في حالتي السلم و الحرب[2].

1- خليل حسين" **الجغرافيا السياسية دراسة الاقاليم البحرية و البرية للدول و اثر النظام العالمي في متغيراتها"** ، بيروت: دار المنهل، 2013 ص، 97 .

[2]- موقع اقتصاد وسياسة، اطلع عليه بتاريخ 15 ماي 2020 على الساعة 10 صباحا. www.araa.ae

ونستنتج من الفصل الثاني ان المضائق البحرية تشكل رئة العالم وشريينه، ما يعرضها لعدة مخاطر اقليمية ودولية من اجل فرض الهيمنة والسيطرة عليها، بادوات متباينة تتراوح بين تقنينها او استخدام القوة لتحقيق ذلك، ونظرا لاهميتها الحيوية و الجيوبوليتكية في حالتي السلم والحرب، ولهذا فامن المضائق البحرية يواجه تهديدات متصاعدة الحدة وتتزايد اسباها و تتعدد العناصر المشكلة لها. لهذا بدا المجتمع الدولي بتقنين المضائق الدولية منذ مطلع القرن السابع عشر بما لما يتعلق بالحقوق والاختصاصات للدول الساحلية وكذلك تنظيم استغلال البحار في المجالات الملاحية الاقتصادية والتجارية، عبر عدة اتفاقيات اهما : اتفاقية جنيف 1958 وصولا الى عام 1982 ، حيث تم التوصل الى اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بقانون البحار التي الغت اتفاقية جنيفن باعتبار المضائق البحرية مؤثر كبير في العلاقات الدولية، و هذا بالرجوع الى التاريخ الذي يشهد على احداث و صراعات من اجل السيطرة على المنافذ البحرية نظرا لاهميتها الاستراتيجية.

الفصل الثالث



يعد مضيق هرمز من أهم الممرات المائية في العالم، حيث يربط بين الخليج العربي من جهة وخليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، كما أنه يشكل منذ القدم ممرا إستراتيجيا وتجاريا هاما ساهم في تطوير التجارة الدولية، ومع اكتشاف النفط في المنطقة زادت أهميته الإستراتيجية، وهذا ما جعله موضوع رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى وعرضة لأطماعهم ومحورا للصراع والتنافس، فكل دولة تسعى للاستيلاء والسيطرة عليه من أجل مصلحتها والاستفادة من ثرواته وهذا ما جعله بؤرة توتر من قبل كل الدول.

وسوف نقوم في هذا الفصل بتعريف مضيق هرمز من حيث الموقع الجغرافي والحدود والعمق وإبراز أهم الجزر التابعة له، وأهميتها الإستراتيجية والسياسية بالإضافة إلى التعريف بنظام المرور العابر والملاحة فيه كما سوف نقوم بتوضيح أهميته الاقتصادية خاصة بعد اكتشاف النفط، وهذا ما زاد إلى حدة التنافس والصراع بين الدول، كما سنبرز أهم ما جاء في التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز والآثار الناجمة عن إغلاقه وتحليل الوضع الإستراتيجي له.

وبناءا على ذلك قمنا بتقسيم هذا الفصل و الذي يحمل عنوان مضيق هرمز في العلاقات الدولية بين الصراع والمكانة الجيوبوليتكية في خطة تحتوي على ثلاثة مباحث وكل مبحث قسمناه إلى مطالب و هي كالتالي:

المبحث الأول: الوضع الجيوبوليتيكي لمضيق هرمز

- **المطلب الأول:** التسمية والموقع الجغرافي لمضيق هرمز
- **المطلب الثاني:** نبذة تاريخية حول مضيق هرمز
- **المطلب الثالث:** الأهمية السياسية والإستراتيجية لمضيق هرمز

المبحث الثاني: أحكام المرور العابر والملاحة في مضيق هرمز

- **المطلب الأول**: التعريف بنظام المرور العابر
- **المطلب الثاني**: أحكام نظام المرور العابر في مضيق هرمز
- **المطلب الثالث**: الملاحة في مضيق هرمز

المبحث الثالث: واقع الصراع على مضيق هرمز

- **المطلب الأول**: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز بعد اكتشاف النفط
- **المطلب الثاني**: التنافس الدولي على مضيق هرمز
- **المطلب الثالث**: تهديدات إيران بإغلاق مضيق هرمز
- **المطلب الرابع**: البدائل المتاحة في حال إغلاق مضيق هرمز

المبحث الأول: الوضع الجيوبوليتيكي لمضيق هرمز

إن الموقع الجيوبوليتيكي لمضيق هرمز جعله من أهم احد المضائق البحرية والممرات خاصة نتيجة الدور الهام الذي يلعبه في الملاحة البحرية والتجارة، وبعد اكتشاف النفط في المنطقة أصبحت له مكانة إستراتيجية جعلته محل أطماع العديد من الدول.

المطلب الأول: التسمية والموقع الجغرافي لمضيق هرمز

أولا: تسمية مضيق هرمز : يسمى المضيق بهرمز لتوسطه مملكة هرمز القديمة والتي اشتهرت باسم باب الشرق السحري وسمي هرمز أيضا نسبة إلى أحد ملوك بلاد فارس، وكذلك على اسم الجزيرة هرمز الواقعة على إقليم مكران التابع لإيران اليوم[1].

وكانت هذه الأسماء متداولة في بلاد فارس في العصور القديمة مثل هرمز الهرمز الهرمزان، والهارموز الكبير من ملوك العجم، كما سميت بعض ملوك الساسانيين باسم هرمز مثل هرمز الأول الذي حكم في عام 24م وهرمز الثالث ابن يزدجر باعتباره تولى الحكم في عام 457م والهرمان هو حاكم الدولة الساسانية والذي قتل في معركة الفتح الإسلامي في عام 232م، في حين يرى البعض أن كلمة هرمز تعود إلى مريد والتي تعني في العهد الساساني رجل الدين القارئ للأدعية في المعابد، كما أن اسم هرمز يطلق على مدينة قائمة على الساحل المقابل لجزيرة هرمز في محل يدعى ألان ميناب التي شيدها الملك أردشيربابكان، في أوائل القرن الثالث الميلادي، ثم بنى العرب في القرن الثالث عشر ميلادي مدينة أسموها سميت بنفس الاسم التي[2].

---

[1]- محمد صخري، "مضيق هرمز الأهمية الإستراتيجية والبدائل"، **الموسوعة الجزائرية**، 10 ديسمبر 2015.

[2]- زمن كريم علي طهماز، **مرجع سابق**، ص،ص، 8 ، 9.

اكتشفت آثارها شرق بندر عباس، ولقد عاشوا فيها إلى أن أخرجهم المغول فالتجئوا إلى جزيرة هرمز الحالية والتي كانت تدعى زايرون والتي بنى فيها أميرهم قطب الدين في القرن الثالث عشر مدينة أطلق عليها اسم هرمز تخليدا لذكرى موطنهم الأول، ولهذا سمى المضيق بمضيق هرمز وبالإنجليزية نقول **Strait Of Hormuz** وكذلك مشتق من كلمة هورمغ وهي كلمة فارسية محلية تعني النخلة وهي مازالت مستخدمة حتى اليوم[1].

[1]- زمن كريم علي طهماز، **مرجع سابق**، ص، 9.

ثانيا: الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

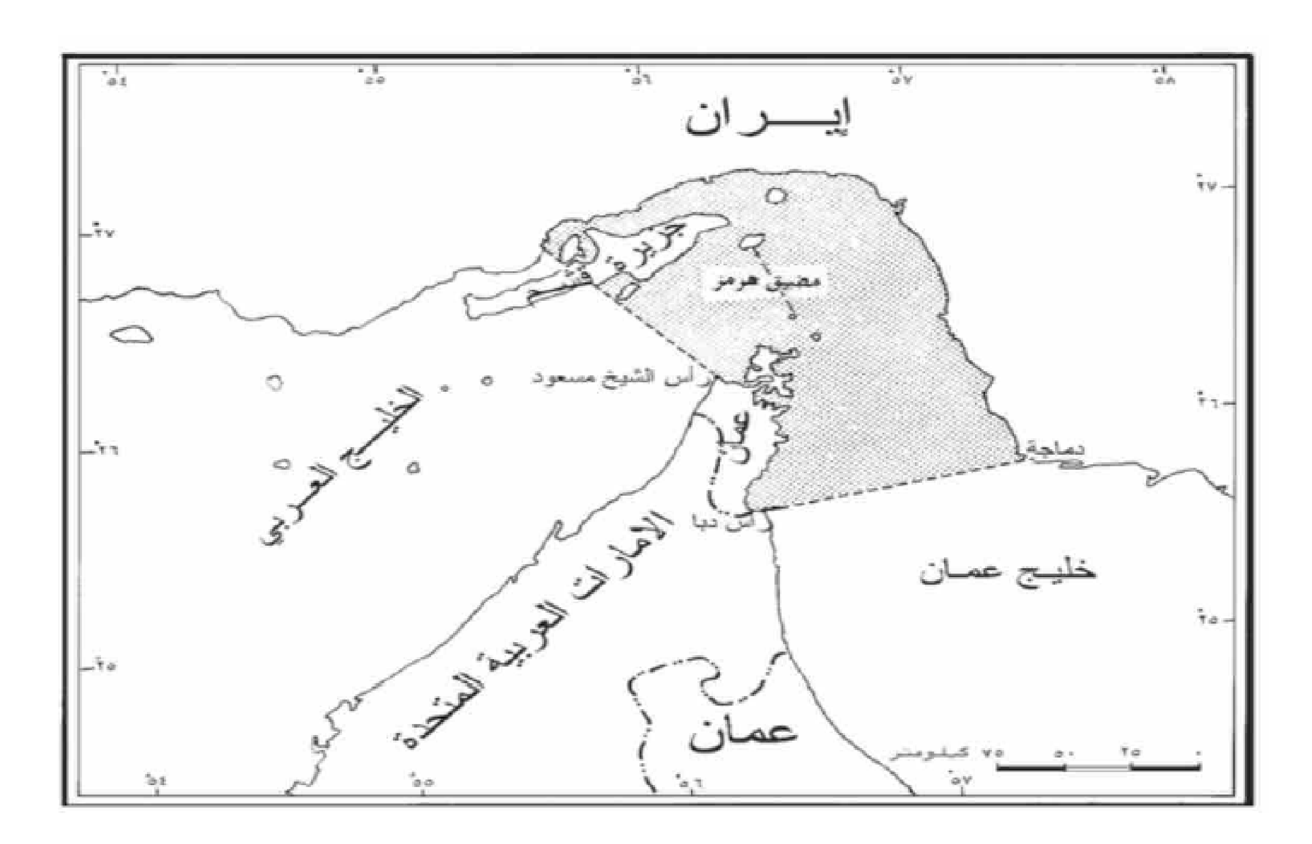
يقع مضيق هرمز بين دائرتي عرض 25 و 27 درجة شمالا وبين خطي طول 55 و 57 درجة شرقا، ويصل ما بين الخليج العربي، ويعتبر بحر شبه مغلق، وخليج عمان بحر مفتوح، وهما يشكلان لسانا بحريا متصلا بالمحيط الهندي، كما تشرف إيران على ساحله الشمالي والشرقي، بينما تشرف سلطنة عمان على ساحله الجنوبي والغربي بالإضافة إلى الإمارات المتحدة التي تشرف على جزء بسيط من ساحله الجنوبي[1].

وتبدأ الحدود الشمالية الغربية للمضيق من الخط الذي يصل رأس الشيخ مسعود شبه جزيرة مسند العمانية بجزيرة هنجام الإيرانية، ويمر بجزيرة قشم حتى الساحل الإيراني وهذا الخط هو الفاصل بين مضيق هرمز عن الخليج العربي، ويبلغ طول هذه المسافة 28 ميلا بحريا، كما تمد الحدود الجنوبية الشرقية لمضيق هرمز من رأس دبا على ساحل الإمارات العربية المتحدة إلى دماجة على الساحل الإيراني، ويصل طول هذا الخط إلى 52.5 ميلا بحريا، وهذا الخط يفصل المضيق عن خليج عمان، ويبلغ طول مضيق هرمز 104 أميال بحرية إذ قيس من منتصف المسافة بين الشاطئين بينما عرض المضيق يصل إلى 525 ميلا بحريا عند الخط الذي يصل رأس دبا بمنطقة دماجة، وهذا أقصى عرض له، وتقع أضيق نقطة في المضيق بين جزيرة سلامة الكبرى العمانية وجزيرة لاراك الإيرانية حيث تصل إلى 20175. ويتراوح العمق في المضيق ما بين 40 و 50 قامة مع عمق يبلغ 80 قامة عند جزيرة مسندام العمانية، وعمق المياه عند الجانب العربي وهي أكبر منها عند الجانب الإيراني وهذا على خلاف ما هو الحال في الخليج العربي حيث المياه على الجانب الإيراني أكثر عمقا منها على الجانب العربي [2].

[1]- محمد عدنان سلمي" **مضيق هرمز الوضع الجيوبوليتيكي و الصراعات الإقليمية"**، بغداد: مركز دراسات الخليج العربي، 2009، ص 99.

[2]- علي ناصر ناصر، **مرجع سابق**، ص، 20 .

خريطة توضح الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



المصدر : علي ناصر ناصر، **مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني ، ط1**، بيروت، لبنان : دار الفرابي للنشر، 2013، ص 23.

ثالثا: أهم الجزر التابعة لمضيق هرمز

من أهم الجزر التابعة لسلطنة عمان وهي جزيرة سلامة وبناتها وسميت بالمراجع الأجنبية **The Gred and little quoins** وتقع في وسط المضيق إلى الشمال الشرقي من جزيرة مسندم، ولهذه الجزيرة أهمية كبيرة لان المسافة التي تفصلها عن جزيرة لاراك الإيرانية هي الأضيق اتساعا في المضيق، والتي يمر عبرها جميع السفن الداخلة والخارجة[1].

أما الجزر الثلاث الواقعة في الخليج العربي والقريبة من مضيق هرمز وهي جزيرة طنب الكبرى وطنب الصغرى وجزيرة أبو موسى التي تسيطر على المضيق وهي تابعة لإمارة الشرق عند مدخل المضيق على ما يقارب 60 كلم، وتبعد عن الساحل الإيراني حوالي 70 كلم وبلغت مساحتها 20 كلم، كما أنها تحيط بها مياه عميقة، وهي ذات موقع إستراتيجي هام كونها تعتبر أكبر جزر الإمارة وأغناها، أما جزيرة طنب الكبرى فهي تبعد عن إمارة راس الخيمة بحوالي 20 كلم وهي صغيرة ولا تتجاوز مساحتها 9 كلم ويوجد فيها منارة لإرشاد السفن ليلا، ولها أهمية إستراتيجية من حيث قلة السكان والموقع المتمركز في المنطقة والمتحكم بمضيق هرمز، أما جزيرة طنب الصغرى فهي تبعد بحوالي 90 كلم عن الشاطئ العربي وتعود الجزيرتان الأخيرتان إلى إمارة راس الخيمة.

أما الجزر الإيرانية فأهمها جزر قشم، هنجام و هرمز وأكبر هذه الجزر جزيرة قشم، أما جزيرة هنجام فتقع إلى الجنوب من جزيرة هرمز وإلى الشمال الشرقي، بالإضافة إلى جزيرة لاراك تقع في وسط المضيق، أما شمال المضيق فتقع جزيرة هرمز إلى جانب هذه الجزر توجد جزر أخرى قريبة من المضيق ولها[2].

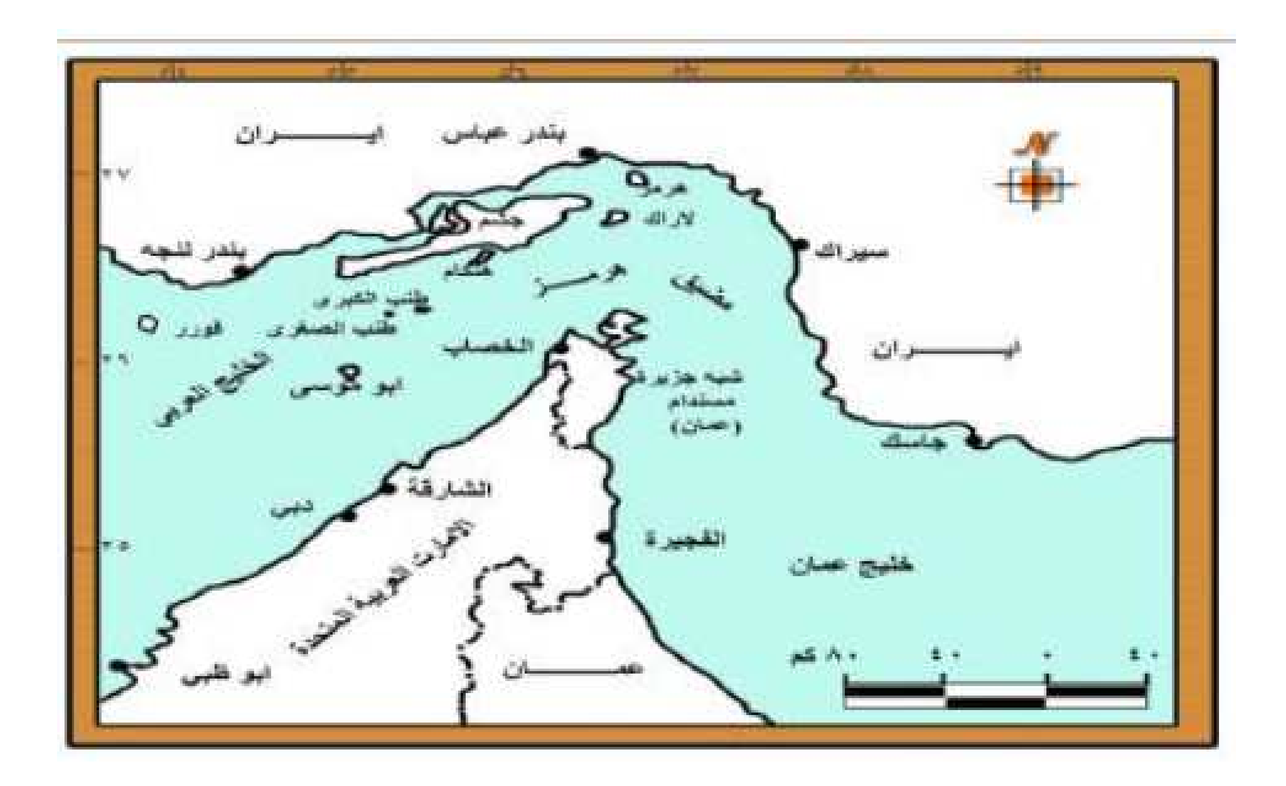
---

[1]- علي ناصر ناصر، **المرجع نفسه**، ص 20.

[2]- حسين وحيد عزيز الكعبي، "الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وآثره في رسم السياسات الدولية"، **مجلة كلية التربية الأساسية**. م21. ع 88. 2015، ص، ص 440،441.

القدرة على التحكم في الملاحة، أما بالنسبة للجزر المتنازع عنها بين إيران والإمارات هي طنب الكبرى والصغرى. وأبو موسى، كذلك جزيرتي فارو وسرى الإيرانيتين، وهذه الجزر المتنازع عنها تتمتع بموقع قريب نسبيا من حقول النفط والغاز.[1]

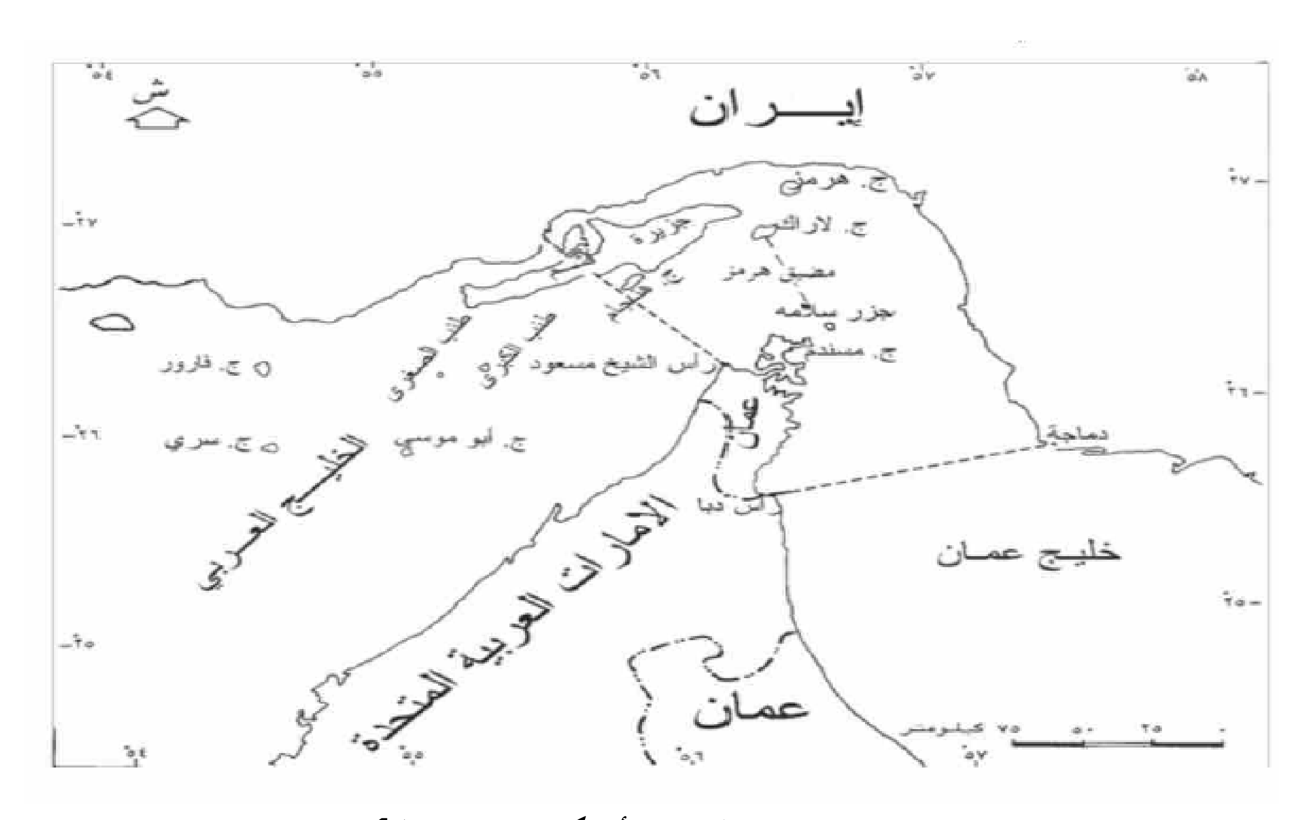
خريطة توضح أهم الجزر التي تتوسط مضيق هرمز .



المصدر : حسين وحيد عزيز الكعبي، « الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وآثاره في رسم السياسات الدولية». **مجلة كلية التربية الأساسية**. م 21 ع. 88. 2015 ص، 440.

[1]- حسين وحيد عزيز الكعبي، **المرجع نفسه**،ص، 443.

خريطة توضح أهم الجزر في مضيق هرمز.



المصدر : علي ناصر ناصر، **مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني ، ط1**، بيروت، لبنان : دار الفرابي للنشر، 2013، ص ، 24.

المطلب الثاني: نبذة تاريخية حول مضيق هرمز

يعتبر مضيق هرمز من أهم الممرات المائية في العالم نظرا للموقع الذي يتميز به مما جعله عرضة للأطماع الاستعمارية وصراع الدول الكبرى للسيطرة عليه حيث كانت إيران قبل الفتح الإسلامي تسيطر عليه، ثم استولى عليه العرب عام 1100م واستعادته إيران عام 1262م، لكن في عام 1507م وقع تحت سيطرة البرتغال والذي أبحر فيها القائد ألفونسودي البوتريك الذي استلم منصبه الجديد كنائب لملك البرتغال في الهند، ومن خلال النجاح الذي حققه القائد ألبوتريك في تثبيت الوجود البرتغالي في الهند، كان من بين النقاط الرئيسية المحددة لقواعد البحار الشرقية السيطرة على مضيق هرمز للحصول على منافذ والسيطرة على الخليج العربي.

ووضع القائد ألبوتريك خطة لتوسيع نفوذه وأعلن الحرب على هرمز عام 1507م حتى تمكن من السيطرة عليها وأرغم حاكمها تسليمها له لتصبح تابعة لملك البرتغال، ودفع ضريبة سنوية بالإضافة إلى أن تكون للبضائع البرتغالية مكان الصدارة في بلاده [1] .

واستمر احتلال البرتغال لمضيق هرمز حوالي 100 عام مما أدى إلى رسوخ الثقافة البرتغالية وتأثيرها على السكان، إلا أن المضيق في تلك الفترة تدهورت أوضاعه وذلك نتيجة استحواذ البرتغاليين على مقدراته الاقتصادية دون تدخل من قبل ملوك هرمز وبتولي الشاه عباس حاكما للدولة الصفوية استطاع إعادة المضيق بمساعدة القوات الإنجليزية عام 1621م، وبعد اندلاع حرب بين البرتغاليين والانجليز تم طرد البرتغاليين وتحرير بعض المناطق منه عام 1622م ولقد كانت سيطرة البرتغاليين على[2]

[1]- محمد رحال، **مرجع سابق**، ص- ص 37-39.

محمد عدنان سلمي، **مرجع سابق**،ص، 99. [2]

مضيق هرمز يهدف إلى التبشير بالمسيحية في الشرق الأدنى والهند، وتحقيق هدف تجاري وذلك لترويج بضاعتهم نتيجة تمتع المضيق بموقع إستراتيجي في الخليج العربي ولقد بقي المضيق طوال القرن السادس عشر يحتل الصدارة في النشاط الاقتصادي البرتغالي باعتباره مركز تجاري في منطقة الخليج العربي و يلعب دورا مهما على الصعيدين الإقليمي والدولي عبر المضيق الذي أسهم في تنشيط التجارة وفتح الأبواب للبرتغاليين وسائر الدول الأوروبية خاصة بريطانيا، ولقد انتشرت الشركات الغربية المتنافسة التي تدخلت في شؤون البلدان الواقعة على شواطئ الخليج العربي لتأمين خطوط الملاحة والتي دخلت في صراع مع الفرنسيين والهولنديين لسنوات طويلة، وبعد هذا عقدت بريطانيا معاهدة مع إيران سمحت بموجبها القوات البريطانية استخدام مسقط عام 1891م لتضمن السيطرة على المناطق الأخرى. وبعد انسحاب بريطانيا من الخليج العربي عام 1971م استفاد نظام الشاه من هذا الانسحاب وقام ببناء قواعد عسكرية تشرف على مضيق هرمز لتعزيز قدراته العسكرية خاصة البحرية منها، كما قام باحتلال الجزر العربية الثلاث وهي أبو موسى طنب الكبرى، وطنب الصغرى في سنة 1971م، وهذه الجزر تقع على مدخل مضيق هرمز واعتبرها الشاه مهمة لأمن إيران لأنها تملك الإمكانيات العسكرية للمحافظة على الأمن العام، وسلامة الملاحة الدولية في المنطقة، كما أن إيران ترى بان أمنها الاقتصادي والسياسي والعسكري مرتبط ارتباطا وثيقا ومباشرا بأمن المضيق لأنه يربطها ببقية المحيطات العالمية، ويخرج النفط الإيراني إلى كل من أوروبا الغربية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها من الدول المستهلكة كما أن نقل النفط الإيراني يعبر عن طريق البحر وعبر هذا المضيق أي أن هذا المضيق له تأثير كبير على اقتصاد إيران ومصالحها السياسية وأمنها الإقليمي في منطقة الخليج العربي والمحيط الهادي، مما دفع نظام الشاه إلى تطبيق إستراتيجية واتخاذ دور الشرطي في منطقة الخليج العربي .[1]

[1]- محمد عدنان سلمي، **مرجع سابق**،ص، 100.

وهذا ما كانت إيران تخشى أن تتمركز وتسيطر على أطراف المضيق وخصوصا على الشواطئ الشمالية العمانية، ويصبح تهديدا على تصدير أمنها وتصدير النفط إلى الخارج وبعد سقوط الشاه استمرت القوات الإيرانية في تعزيز قواتها القتالية في قاعدة بدر عباس المطلة على مضيق هرمز والجزر التابعة له، كما قامت ببعض المنشآت العسكرية في منطقة شاه باهار في المحيط الهندي لحدود باكستان، وهذه الفرصة أدت إلى قيام إيران برقابتها وسيطرتها على أمن المضيق وحرية الملاحة والعبور فيه ولكن لا نجزم التواجد العسكري للولايات المتحدة الأمريكية حول الخليج العربي بحجة حماية وضمان تدفق النفط إليها وإلى حلفاؤها بغرب أوروبا واليابان وإبعاد النفوذ السوفياتي[1].

[1]- محمد رحال، **مرجع سابق**، ص، 40.

المطلب الثالث: الأهمية السياسية والإستراتيجية لمضيق هرمز

يعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، كما لعب دورا دوليا وإقليميا هاما منذ قرون سالفة، كما ساهم في تطوير التجارة الدولية والملاحة، التي لم تكن خاضعة لمعاهدة دولية وإنما لنظام الترانزيت الذي لا يفرض فيه شروطا على السفن التي تمر بسرعة، كما اكتسب المضيق أهمية باعتباره يمثل عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي والمنفذ الوحيد للدول العربية المطلة على الخليج باستثناء السعودية والإمارات وسلطنة عمان[1].

ولقد ازدادت أهمية مضيق هرمز عند افتتاح قناة السويس عام 1869م حيث تم إيصال البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط من ناحية واتصال نهري دجلة والفرات في الجنوب والخليج العربي بالبحر الأبيض المتوسط من ناحية أخرى، وهكذا اكتملت الدورة الطبيعية البحرية التي تربط بلدان القارات الثلاث وهي آسيا، إفريقيا وأوروبا، ونظرا للموقع الإستراتيجي المهم للخليج العربي ومضيق هرمز الذي يعتبر أول منطقة في العالم تقيم العلاقات التجارية الدولية والتي ظهرت نتيجة تبلور الصراع التاريخي الطويل بين الدول الاستعمارية الكبرى بهدف السيطرة على أجزائه لأغراض إستراتيجية و اقتصادية وقبل اكتشاف النفط كانت الأنشطة التقليدية للخليج العربي هي المعتمدة وبشكل خاص الغوص في البحر من أجل الحصول على اللؤلؤ وبيعه، لأن بيع اللؤلؤ كان هو اهتمام السكان ويمثل الدخل الرئيسي لمعظم سكان المنطقة واستمرت تجارة اللؤلؤ لعدة سنوات وكانت مصدرا للدخل القومي، وبعد نهاية الحرب العالمية الثانية ظهر[2].

[1]- ياسين حشوف، "إشكالية الأمن في منطقة الخليج العربي بين السياسات الإقليمية والإستراتيجيات الدولية". **أطروحة دكتوراه**، (قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2017)، ص 58.

[2]- زمن كريم علي طهماز، **مرجع سابق**، ص -ص 46 - 49 .

النفوذ الأمريكي في منطقة الخليج العربي وذلك عن طريق الحصول على امتيازات النفط في البحرين والمملكة العربية السعودية بعد انتزاعها من أيدي الشركات البريطانية، وبدأ النفوذ الأمريكي ينمو بسرعة على حساب النفوذ البريطاني، حيث سيطرت على **55%** من صافي إنتاج النفط في منطقة الخليج العربي، بينما تدهورت حصة بريطانيا إلى **30%** منها فقط.

ولقد ازداد احتياط النفط في الخليج العربي من **43%** إلى **58%** من احتياط النفط في العالم.

أما بالنسبة للموانئ فان منطقة الخليج العربي لم تكن تمتلك سوى موانئ صغيرة قبل اكتشافها للنفط، بسبب تجارتها المحدودة الأبعاد. وبعد اكتشاف النفط ودخول تجارتها الخارجية في مرحلة جديدة التي ترتكز أساسا عل تصدير النفط إلى بلاد العالم الخارجي كما دعت الحاجة إلى إقامة نوع جديد من الموانئ البحرية والتي عرفت بموانئ النفط[1].

---

[1]- زمن كريم طهماز، **المرجع نفسه**، ص، 49.

المبحث الثاني: أحكام المرور العابر والملاحة في مضيق هرمز

المطلب الأول: التعريف بنظام المرور العابر

لم يكن نظام المرور العابر من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في قانون البحار ويعتبر من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.حيث أن نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا يؤثر على النظام القانوني للمياه المشكلة للمضائق، ولقد عرفته اتفاقية قانون البحار لعام 1982م في المادة 38 "المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد للمرور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"، كما أنه تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلا المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها ومراعاة شروط إلى تلك الدولة.

كما أن العبور هو حرية الملاحة لكنها ليست التي تتمتع بها السفن في البحر العالي لكن هي ملاحة مكيفة بغرض محدد باعتباره وحيدا"، وهو اجتياز المضيق على وجه السرعة ومتواصلة من خارجه نحو الاتجاه المقابل، وهو أيضا ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل السريع في المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية ويراعي شروط الدخول أثناء العبور المتواصل والسريع عبر المضيق للدولة المطلة[1].

بما أن المرور العابر لا يختلف عن المرور الحر في مفهومه العام، وما يميزه هو أن يمارس في إطار تنظيم خاص لحقوق وواجبات تقع على عاتق الدول المشاطئة للمضيق والسفن الأجنبية الممارسة للملاحة عبر المضائق التي ينطبق عليها هذا النظام[2].

[1]- انظر المادة 38 لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، ص 31.

[2] - سماح بلوط، "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية ". **مذكرة ماجستير**، (كلية الحقوق، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة، 2015)، ص 144.

ونظام المرور العابر حق وليس رخصة، ولهذا لا تتوقف ممارسته إلى إدارة الدولة الساحلية بل العكس لا يجب على الدولة عرقلته وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران[1].

كما جاء في المادة 39 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م على أن السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر الالتزام بالواجبات التالية:

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.
- الامتناع عن أي تهديد بالقوة أو استعمال عمل مخل ضد الدول المشاطئة للمضيق
- أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو أي صورة أخرى تنتهك فيها مبادئ القانون الدولي المجسد في ميثاق الأمم المتحدة.
- الامتناع عن أي نشاط غير ملازم للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع إلا في حالة الضرورة بسبب قوة قاهرة.

كما أنه يجب على السفن المارة مرورا عابرا الالتزام بالشروط التالية:

- الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية من أجل تفادي المصادمات في البحر.
- العمل بالإجراءات والممارسات الدولية من أجل منع التلوث الصادر عن السفن والسيطرة عليه.

كما أنه يجب على السفن المارة مرورا عابرا ما يلي[2].

1- سماح بلوط، **المرجع نفسه**،ص، 145 .
[2]- المادة 39 من اتفاقية الامم التحدة لقانون البحار لعام 1982.

- مراعاة قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والذي ينطبق على الطائرات المدنية، ويجب على الطائرات الحكومية أن تمتثل بصورة اعتيادية لتدابير السلامة، والقيام بنشاطها في جميع الأوقات مع مراعاة الشروط اللازمة لسلامة الملاحة.
- أن ترصد الذبذبة اللاسلكية في جميع الأوقات المحددة من قبل السلطة المختصة المعينة دوليا وذلك لمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

أما في المادة 40 والتي تناولت أنشطة البحث والمسح بحيث تقول: ليس للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم عند مرورها العابر بأي نشاط بحث أو مسح دون إذن مسبق من الدول المشاطئة للمضائق.

أما المادة 41 والتي تناولت الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وذلك من خلال:

- طبقا لهذا الجزء فإن الدول المشاطئة للمضائق يتوجب عليها تعيين الملاحة في المضائق و الممرات البحرية وان تقرر نظام لتقسيم حركة المرور، وذلك من أجل سلامة مرور السفن.
- من واجبات الدول أن تتدخل عندما تقتضي الظروف ذلك وبعد أن تعلن عن قرارها فإنها تقوم بتقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل.
- تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما.
- التحيل من الدول المشاطئة للمضائق قبل تعيين الممرات البحرية وذلك من اجل تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها مع توفر شرط الموافقة مع الدول المشاطئة[1].

[1]- المادة 40 و 41 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

- حين يتعلق الأمر بمضيق فانه يقترح فيه ممرات بحرية أو نظم لتقسيم حركة المرور خلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة، كما تتعاون الدول المعنية في صياغة مقترحات من أجل التشاور مع المنظمة الدولية المختصة.
- يجب على السفن احترام نظام المرور العابر وذلك ما ينطبق على الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة[1].

[1]- المادة 41 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

المطلب الثاني: أحكام نظام المرور العابر في مضيق هرمز

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على مجموعة من الواجبات المتعلقة بالسفن من أجل التقيد بها أثناء المرور العابر في مضيق هرمز ويجب أن يكون مرور السفن في المضيق بالسرعة الآلية المعتادة دون الإبطاء وبما يتناسب مع الظروف الجوية والتقنية والبحرية، وعدم الوقوف والرسو داخل الممر المائي لمضيق هرمز، ولا السفن من التوقف إلا عند الضرورة كما يجب على السفن المارة في المضيق الامتناع من القوة والتهديد بالقوة وعدم استعمالها ضد الدولة المشاطئة لأن ميثاق الأمم المتحدة حرم استقبال القوة والتهديد ومخالفة مبادئه المجسدة، وعليه لا يمكن للسفن المارة في المضيق أن تهدد سلامة الدولة المشاطئة له وذلك عن طريق الاستعراضات العسكرية والمناورات والتدريبات العسكرية، كما أنه مرور القطع العسكرية للدول الأجنبية من خلال مضيق هرمز لا يعتبر تهديد باستخدام القوة وهذا في حالة التزام هذه القطع بكل شروط ومتطلبات المرور العابر. وعلى هذه السفن المارة في المضيق الامتناع والقيام بأي فعل مخالف لطبيعة المرور العابر، كالقيام بالصيد دون إذن مسبق من الدولة المشاطئة للمضيق، أو إنزال وتحصيل سلعة مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضيق، أو القيام بإنزال شخص أو إطلاق طائرة بشكل مخالف للأعراف والقوانين البحرية المعمول بها في هذا المجال، ويجب على السفن المارة في مضيق هرمز العمل بهذه القوانين والأنظمة والإجراءات المعمول بها من أجل تنظيم الممرات البحرية ومنع المصادمات البحرية، التي تسبب أخطارا ينجم عنها مشاكل وتعطل الملاحة في الممر المائي للمضيق، وأيضا ينجر عنه أضرارا بالبيئة البحرية وخاصة إذا كان التصادم بين ناقلات النفط، لذلك وجب على السفن المارة في المضيق الامتثال لإجراءات نع تلوث البيئة البحرية المنصوص عليها في اتفاقية حماية المياه في البحار عام 1974 وهذا من خلال .[1]

الالتزام بتركيب معدات منع ومراقبة تلوث البيئة البحرية.

[1]عطية احمد عطية السويح " المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مضيق هرمز نموذجا. **"مجلة الدراسات الإستراتيجية والعسكرية"**. م2. ع 5. سبتمبر 2019، ص 24.

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م على مجموعة من الحقوق للسفن المارة في مضيق هرمز، ويجب على الدول المشاطئة له السماح لها والتمتع بحقوق المرور عبر المضيق في أي وقت حتى وإن كانت إحدى الدول المشاطئة للمضيق في حالة حرب، بشرط أن تكون السفن المارة لا علاقة لها بالحرب وتتبع دولا محايدة، كما أن للسفن المستخدمة لمضيق هرمز الحق في الحصول على الخرائط اللازمة للممرات البحرية والمعلومات الكافية من قبل الدول المشاطئة للمضيق في حالة تغيير أو تعديل الممرات البحرية، كما يحق للغواصات سواء كانت حربية أم مدنية المرور في مضيق هرمز تحت سطح الماء، ولكن هذا الأمر وقع عليه اختلاف بين الدول الكبرى صاحبة الأساطيل العملاقة والتي تعتبر أن مرور الغواصات تحت سطح الماء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا يشكل تهديد لأمن وسلامة الدول المشاطئة للمضائق وهذه الأخيرة تعتبر مرور الغواصات تحت سطح الماء يشكل تهديدا وخرقا لسيادة الدول المشاطئة للمضائق وهذا ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م في المادة 39 الفقرة الأولى وذلك على عدم إلزام الغواصات بالمرور وهي طافية وإنما يكون مرورها وهي غائصة.

وفي الحقيقة فان مرور الغواصات يسبب أضرارا بمصالح الدول المشاطئة للمضيق ويهدد أمنها القومي، لهذا من الأحسن لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تجبر الغواصات بالمرور طافية على سطح الماء، لهذا أعادت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م وجهة نظرها ووافقت على هذا الشرط تحت ضغط الدول المتقدمة في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وأن تقوم بتعديل هذا الحكم في الاتفاقية وإلزام الغواصات الحربية والمدنية أن تمر وهي طافية فوق سطح الماء داخل الممر المائي للمضيق[1].

[1]- عطية احمد عطية السويح، **المرجع نفسه**، ص، ص، 26، 27.

وهذا من أجل طمأنينة الدولة المشاطئة للمضيق على سلمية المرور وذلك بإلزام الغواصات الحربية بالمرور وهي طافية. إن عدم وجود اتفاقية خاصة لتنظيم الملاحة البحرية في مضيق هرمز،كونه يخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م في الوقت الراهن وهذا لسببين، فالسبب الأول أن أغلب قواعد وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تعتبر قواعد عرفية دولية ملزمة لجميع الدول قبل أن تكون قواعد اتفاقية، أما السبب الثاني هو عدم وجود اتفاقية خاصة بين الدول المشاطئة للمضيق لتنظيم الملاحة وللخروج من هذا الجدل فمن الأحسن للدولة المشاطئة للمضيق وضع نظام ملاحي خاص بمضيق هرمز.

أما بخصوص احتجاز ناقلة النفط البريطانية في مضيق هرمز من قبل إيران فمن الناحية القانونية، فان إيران على حق وذلك لمخالفة الناقلة قوانين وأنظمة المرور في المضيق، ومن ناحية أخرى فان ما قامت به إيران يعتبر انتهاكا للقوانين والأعراف الدولية المتعلقة بحرية الملاحة في المضائق الدولية.

ولقد ثار جدال حول ما فعلته إيران، ووفقا لقواعد القانون الدولي يعتبر المرور في مضيق هرمز مفتوحا لجميع السفن وراء الثلاثة أميال بحرية لأنها تعتبر أعالي بحار، أما قبل الثلاثة أميال فيكون المرور مقيدا لأنها تعتبر مياها إقليمية، ويجب على السفن والغواصات الالتزام بكل قواعد المرور المعترف بها دوليا وإن كانت هذه القواعد موضوعة من قبل الدول المشاطئة للمضيق أو من قبل القانون الدولي، وفي حالة إثبات إيران أن الناقلة البريطانية للنفط قامت بمخالفات قانونية أثناء مرورها في المضيق كممارسة الصيد الغير مرخص أو ممارسة أعمال عدائية تجاه إيران، فإن القانون الدولي يعطيها الحق في احتجاز الناقلة، أما إذا كانت هذه الناقلة لم تقم بفعل مخل للقوانين فلا يحق لها احتجازها[1].

[1]- عطية احمد عطية السويح، **المرجع نفسه**، ص، 27

المطلب الثالث: الملاحة في مضيق هرمز

يعتبر مضيق هرمز من أبرز المضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث وجدت الدول الكبرى إقرار مبدأ حرية الملاحة من خلال المرور الحر في المضيق، كما أن الدول الشاطئية لها مصالح تتطلب فرض قيود معقولة على الملاحة من أجل حماية أمنها، خاصة نتيجة تطور القدرات العسكرية للدول، كما أن هناك مخاطر أخرى يمكن أن تعاني منها الدول الشاطئية مثل التلوث البيئي، وهذا ما تناوله مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار سنة 1974م عند مناقشة مسألة حق المرور في المضيق، وقد كانت عدة وجهات نظر بين دول الخليج والدول المضائقية حول هذا الأمر وانقسموا إلى اتجاهين وهما كالآتي:

الاتجاه الأول: تبنى هذا الاتجاه الدول المضائقية التي ترى بأنها لا يمكن تحقيق أمنها وسلامة أراضيها وبحرها الإقليمي إلا إذا طبقت على المضيق نظام المرور البري المصحوب برخصة قبل دخول المضيق، ولقد برزت كل من إيران وعمان موقفهما هذا على أساس أن المضائق التي تقع في نطاق البحر الإقليمي تعد جزء منه وتخضع لنفس نظام الملاحة المطبق فيه كما أنه للدول الحق في إيقاف المرور الذي يرونه غير مناسب في المضيق دون تدخل أي دولة في ذلك، بحيث لكل دولة الحق في فرض سيادتها الكاملة على بحرها الإقليمي[1].

الاتجاه الثاني: لقد أيدت معظم الدول المشاركة هذا الاتجاه، الذي يطالب بان يكون المرور عابرا في المضيق على أساس تمسك الدول، وذلك طبقا للمادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي تسمح بالمرور العابر في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، كما أنه تم الموافقة على امتداد البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحر بدلا من 6 أميال لأنه من الأفضل أن تدخل بعض المضائق الدولية في نطاق البحر الإقليمي بعد أن كانت في السابق تابعة للبحر العالي، وعليه لا يمكن تقييد أو الحد من حرية[2].

---

[1]- هديل صالح الجنابي، **مرجع سابق**، ص، 122.

[2]- انظر المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

الملاحة والتحليق في المضيق، ولقد أيد العراق هذا الاتجاه واقترح في مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في فنزويلا عام 1974م المطالبة بحق الملاحة الحرة لجميع السفن التابعة للدول المختلفة في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار على غرار إذ كان هذا البحر مفتوح أو شبه مغلق، ولقد ساندت جامعة الدول العربية العراق في هذا الرأي، كما اتفقت الإمارات مع العراق في هذا الموقف في الدورة الرابعة لمؤتمر البحار، وهذا ما زاد من أهمية مضيق هرمز بعد اكتشاف النفط فيه، حيث أصبح رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفياتي سابقا كان يسعى للوصول إلى المضيق للحصول على النفط الموجود فيه وهذا ما سعت إليه الولايات المتحدة الأمريكية أيضا من خلال توطيد الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة لرعاية مصالحها، وعملت على تواجد أساطيلها البحرية في المحيط الهندي والخليج العربي، وذلك من أجل تأمين طريق النفط الذي تعتبره جزء من أمنها القومي باعتبار هذا الطريق يمثل أهم طرق إمدادات النفط في العالم، وهذا ما زاد للمضيق أهمية كبيرة ولعب دورا أساسيا في استقرار الاقتصاد العالمي بحيث أصبح يسيطر على 40% من صادرات النفط الدولية، ولهذا فإن سلامة الملاحة في المضيق أمر يهم جميع الدول في العالم خاصة الدول الغربية ودول الخليج

كما أن الملاحة في مضيق هرمز تميزت بمرحلتين بالنسبة للسفن والطائرات وهما:

المرحلة الأولى: بدأت هذه المرحلة مع النصف الأول من القرن العشرين و انتهت مع تطبيق اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، في هذه المرحلة كان المضيق خاص بالملاحة الدولية فقط وكانت تحكمه قواعد العرف الدولية المجسدة من طرف قرارات محكمة العدل الدولية في مضيق كورفو لسنة 1949م التي وضعت جملة من المعايير في المضائق البحرية وأهمها[1]:

[1] انظر المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

- لا يجوز تقييد الملاحة في المضائق البحرية.
- أن يكون موصلا بين بحرين من البحار العالية.
- قد تواتر العمل على استخدامه طريقا للملاحة الدولية.

ثم جاءت بعدها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958م وقد نصت المادة 16 نظام المرور في المضائق البحرية على ما يلي:

- حق المرور البريء في المضائق البحرية.
- لا يجوز وقف هذا المرور البريء.
- لجميع السفن التجارية والحربية المرور فيه في زمن العلم.
- يطبق نظام المرور على المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار مع جزء آخر من البحر العالي أو مع بحر إقليمي[1].

المرحلة الثانية: تبدأ هذه المرحلة عند إبرام اتفاقية قانون البحار حيث أفردت في جزئها الثالث في الفرع الأول الخاصة بالمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، حيث تنص المادة 27 على حق المرور العابر، وقد شمل هذا النظام معظم المضائق، كما نصت المادة 45 على نظام المرور البريء أيضا، وعلى المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة من جهة، والبحر الإقليمي لدولة أجنبية من جهة ثانية، ولكن هذه الاتفاقية قد استبدلت بنظام المرور العابر، وهو النظام المطبق في مضيق هرمز[2].

[1]- المادة 16 من اتفاقية جنيف عام 1958

[2]- هديل صالح الجنابي، **المرجع نفسه**، ص،125 .

المبحث الثالث: واقع الصراع على مضيق هرمز

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز بعد اكتشاف النفط

لمضيق هرمز أهمية اقتصادية كبيرة وقد شكل منذ القدم ممرا تجاريا وإستراتيجيا مما جعله عرضة لأطماع الدول الكبيرة ومحور للصراع والتنافس سوى من دولة من جهة ومن الدول الأجنبية من جهة أخرى[1].

كما أن أهميته الاقتصادية جعلته حلقة وصل للتجارة في خمس دول عربية وهي العراق، الكويت البحرين، قطر و دولة الإمارات العربية المتحدة بالإضافة إلى إيران والمملكة العربية السعودية.

وقد بلغت ذروة أهمية هذه المنطقة كونها تمتلك احتياطات نفطية هائلة تجاوزت 730 مليار برميل، وهذا ما أدى إلى تصاعد أهمية المضيق، الذي يعد المنفذ الذي تخرج منه صادرات النفط إلى الدول المستهلكة في مختلف دول العالم وخاصة الدول الصناعية المتقدمة، والتي وصلت إلى 17 مليون برميل يوميا، فضلا عن عشرات السفن التي تعبر المضيق وتنقل البضائع عبر الدول المطلة على الخليج العربي[2].

ولقد أصبح مضيق هرمز من أهم المضائق البحرية في مجال الملاحة في العالم بعد اكتشاف النفط ولاسيما الاحتياط النفطي واستيراد الخدمات والتكنولوجيا، أي أنه أصبح يربط بين أكبر مستودع في العالم وأكبر سوق، حيث تعبره من 20 إلى 30 ناقلة نفط يوميا بمعدل ناقلة نفط كل ستة دقائق في ساعات الذروة يشمل نحو 40% من النفط المنقول بحرا على مستوى العالم[3].

[1]- محمد رحال، **مرجع سابق**، ص 49.
[2]- ياسين حشوف، **مرجع سابق**، ص 58
[3]- لامية موالك، نسمة اليازيدي" التوظيف الاستراتيجي لمضيق هرمز في السياسة الخارجية الإيرانية". **مذكرة ماستر**، (قسم العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري، 2017)، ص، 69.

و اعتبر مضيق هرمز رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى بعد اكتشاف النفط في دول المنطقة المحيطة به، وتأتي أهميته النفطية في منطقة الخليج العربي بشكل عام، ونتيجة الأزمات السياسية التي شهدها الخليج العربي وبعض دول المنطقة إلى التخفيف من اعتمادها على المضيق، وقررت الاستعانة بخطوط وأنابيب النفط.

كما أن اكتشاف النفط أعطى للمضيق بعدا جديدا في إستراتيجيات إيران والولايات المتحدة الأمريكية والدول العربية المطلة على الخليج العربي، كما أعاد رسم السياسات الدولية بما يناسب تواجده ونتيجة لأهميته دفع بإيران إلى بسط سيطرتها على بعض الجزر عند مدخل المضيق من جهة الخليج العربي حتى تتحكم في حركة الملاحة الداخلة والخارجة.

واختلفت صادرات النفط عبر مضيق هرمز من دولة لأخرى، وذلك حسب كميات إنتاجه ووفرة الوسائل التي تضخه.

فالنسبة للدول الخليجية فكل دولة تصدر بحسب كميات إنتاجها فإيران مثلا فلقد بلغت صادراتها النفطية حوالي 2.52 مليون برميل يوميا أي نسبة 90% من نفطها يمر عبر المضيق، بحيث يستورد الاتحاد الأوروبي 18% والصين 22% واليابان 14% والهند **13%** وكوريا الجنوبية 10% بالإضافة إلى مجموعة من الدول الآسيوية التي تعتمد على النفط الإيراني بكميات متفاوتة[1].

[1] - سميحة غالمي، كنزة عائشة، "الدور الإستراتيجي لمضيق هرمز وانعكاساته على الأمن الطاقوي في منطقة الخليج العربي". **مذكرة ماستر**،(قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة 8 ماي 1945 قالمة،)،2016، ص 25.

وسوف نتطرق في هذا الجدول إلى حجم صادرات النفط عبر المضيق ونبين أهميته بالنسبة للدول الخليجية.

الدول المصدرة	نسبة الصادرات
السعودية	%88
إيران	%90
العراق	%98
الإمارات	%99
الكويت	%100
قطر	%100

ونظرا لأهمية المضيق للدول المصدرة للنفط فإنه أيضا له أهمية للدول المستوردة ومن بين هذه الدول ما يلي[1]:

الدول المستوردة	نسبة وارداتها النفطية عبر المضيق
اليابان	%35
كوريا الجنوبية	%14
الولايات المتحدة الأمريكية	%14
الهند	%8
مصر	%8
الصين	%8

[1]- هديل صالح الجنابي، **المرجع نفسه**، ص، 128.

سنغافورة	%7
تايوان	%5
تايلندا	%3
هولندا	%3

من خلال الجدول نلاحظ أن للمضيق أهمية كبيرة بالنسبة للدول الخليجية وخاصة من الناحية الاقتصادية كما أنه أصبح للمضيق رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى وذلك من أجل الوصول إليه والتمكن من نفط المنطقة[1].

[1]- محمد رحال، **مرجع سابق**، ص، 49.

المطلب الثاني: التنافس الدولي للسيطرة على مضيق هرمز

لمضيق هرمز أهمية كبيرة بالنسبة للخليج العربي والعالم كله، فقد شهدت المنطقة منذ القدم صراعات كبيرة من أجل السيطرة والاستيلاء على المضيق من قبل الدول العظمى وذلك نتيجة موقعه الإستراتيجي والحيوي وطمعا في نهب خيراته وثرواته خاصة النفطية منها، ونتيجة الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988) فرضت إجراءات شملت مضيق هرمز والخليج العربي التي تداعت لها مختلف دول العالم، كما رفعت من مستوى الأهمية لهذا المضيق والخليج العربي في معادلات الصراع الدولي بين الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة الأمريكية، ولقد كان هناك قلق للولايات المتحدة الأمريكية في كيفية تأمين خطوط الملاحة في المضيق، ومنع الحرب إلى تلك المنطقة، كما منع الاتحاد السوفياتي في التأثير السياسي على منطقة الخليج مباشرة أو من خلال حلفائه، لأن أمن مضيق هرمز مرتبط ارتباط وثيقا بأمن الخليج العربي ودوله، باعتبار المنطقة قد شهدت عدة مشاريع أمنية قبل اكتشاف النفط، عندما كان مضيق هرمز يستخدم كممر مائي ينقل عبره السلع والمواد الأساسية من الشرق إلى أوروبا، ولقد عملت الدول الأوروبية التي تعاقبت على السيطرة على الخليج العربي إلى إبتداع أساليب وأفكار أمنية من أجل الاستقرار فيها وحماية مصالحها[1]. ومع بداية القرن العشرين وبقاء بريطانيا اللاعب الوحيد في منطقة الخليج العربي وذلك نتيجة المعاهدات والاتفاقيات التي قامت بها من قبل مع أمراء المنطقة، ولكن بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي وقع اختلال في المعاهدات وأصبحت دوله هي نفسها الوصية على شركائها، كما أن اكتشاف النفط في مضيق هرمز زاده أهمية كبرى مما أدى إلى محاولة الدول الأوروبية الدخول في صراع من اجل السيطرة على هذا المضيق الحيوي[2].

---

[1]- علي ناصر ناصر، **مرجع سابق**، ص - ص 36- 164.

[2] - سميحة غالمي، كنزة عائشة، **مرجع سابق**، ص، 22.

وبقي المضيق رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى لاسيما الاتحاد السوفياتي الذي يسعى إلى الوصول إلى هذا المعبر والسيطرة عليه من اجل الاستحواذ على نفط المنطقة كما سعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي، محاولة تثمين الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة ضمانا لوصولها إلى منابع النفط الموجودة في المنطقة والإشراف عن طريق إمداده انطلاقا من مضيق هرمز الذي تعتبره جزءا من أمنها الوطني.

كما أن الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز التي تزداد يوما بعد يوم بشكل مهم وبارز مع تزايد أهمية الخليج العربي، و إن التأكيد على الأهمية الإستراتيجية لمنطقة الخليج العربي بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية حيث قال الرئيس الأمريكي السابق جيمي كارتر في خطاب له "إن أية محاولة للسيطرة على الخليج تعد اعتداء على مصالح الولايات المتحدة الأمريكية، وسوف نصدها بجميع الوسائل الضرورية بما فيها القوة العسكرية".

ومن خلال هذا الخطاب فإن الولايات المتحدة الأمريكية تهدد الدول الأخرى في حالة سيطرتها على الخليج العربي أو استعماره لأنه يعد مساس أو ضرب لمصالحها في المنطقة، وهي مستعدة لاستعمال جميع الوسائل لصدها حتى وإن كانت فيها القوة العسكرية. كما وعد بريجنسكي المستشار لشؤون الأمن القومي في إدارة الرئيس الأمريكي كارتر أن الخليج العربي هو الحد الإستراتيجي والمركزي الثالث بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية وأهميته لها تعد إستراتيجية خلافا عن كونها اقتصادية، ومن هنا نرى بأنه توجد مصلحة واضحة للدول خاصة الولايات المتحدة الأمريكية منها فهي ترى بأنها الوصية على المضيق لأن الأهمية الإستراتيجية جعلته عرضة لأطماع الكثير من الدول الكبرى والسيطرة عليه والظفر بثرواته ونهبها[1].

1 - سميحة غالمي، كنزة عائشة، **المرجع نفسه**، ص، ص 23، 24.

المطلب الثالث: التهديدات الإيرانية لغلق مضيق هرمز

انتشرت في الفترة الأخيرة عدة تهديدات من طرف إيران حول إغلاق مضيق هرمز الذي يعتبر من الممرات المائية المهمة في العالم من حيث حركة السفن وحجم صادرات النفط المارة عن طريقه، وبالرغم من أن إيران تعرف جيدا أنه مجرد التهديد بإغلاق هذا المضيق واستهداف ناقلات النفط سوف يخلقان أجواء حرب في المنطقة، ويدفعان الكثيرين إلى طلب التريث في فرض عقوبات نفطية على طهران، لان مضيق هرمز هو نقطة الوصل بين الخليج العربي وخليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي، ويعتبر أهم منفذ بحري لخمس دول عربية خليجية والتي ذكرناها سابقا، كما أنه هو المدخل الوحيد لثلاثة عشرة مرفقا تجاريا وعسكريا يمر من خلاله أكثر من 55% من واردات الخليج العربي التجارية[1].

وفي حقيقة الأمر فإن تهديد المسؤولين الإيرانيين لإغلاق المضيق في وجه الملاحة الدولية كان منذ نشوب الحرب الإيرانية العراقية في الثمانينات، وهذه التهديدات هي ردود أفعال عنيفة عبرت عن القلق والاهتمام الشديدين على هذا الممر الحيوي الذي لا يستغنى عنه للملاحة في الخليج العربي، وفي ظل الأزمات التي طرأت في المنطقة خاصة الأزمة النووية بين إيران والدول الغربية، فإن غلق هرمز يعتبر بمثابة ورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية والنفطية والإستراتيجية، كما أنها تساهم في خلق التباسات كبرى للقوى الفاعلة في منطقة الخليج العربي جميعها، لأن الحوادث التي تحصل في الخليج العربي بإمكانها أن تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة بشكل دراماتيكي جدا، وفي قلب أي مواجهة محتملة الوقوع في هذه المنطقة الإستراتيجية من العالم، لأن هذا الوضع سوف يثير جدلا حول مسألة تدفق النفط إلى الأسواق.[2]

[1]- برايان عيبسون، "من يستطيع إغلاق مضيق هرمز". **مجلة العرب الدولية**. ع 1569. جانفي 2012. ص، 25.
[2]- وسام الدين العكلة، **مرجع سابق**، ص 326.

العالمية، وفي حال إغلاق مضيق هرمز سوف يجد العالم نفسه مخنوقا نفطيا خاصة الدول التي ليس لها مخزونا إستراتيجيا كافيا لسد حاجياتها لمدد مناسبة كالصين، الهند، اليابان وكوريا وغيرها، على عكس الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي التي يكفي مخزونها النفطي لمدة أربعة أشهر بالإضافة إلى أنه حين إغلاق المضيق سوف يؤدي إلى رفع أسعار النفط وهذا الوضع سوف يؤثر على الاقتصاديات العالمية حتما.

كما أنه مع ازدياد إشعال الملف النووي الإيراني خاصة عندما فرض عليها مجلس الأمن الدولي عقوبات سياسية واقتصادية بموجب القرارات (1737، 1747، 1810 1929)، والتي ممكن أن تصعد من حجم العقوبات ونوعيتها إذا لم تستجب إيران للشروط المفروضة من المجتمع الدولي حول إيقاف عمليات تخصيب اليورانيوم، وتزداد قضية غلق المضيق مع تزايد التهديدات التي تطلقها إيران من الحين إلى الآخر بإغلاق هرمز في وجه الملاحة البحرية، وزعزعة السوق البترولية العالمية، وهذا ما ينجر إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة تكون أضرارها وخيمة على الدول المنتجة والمستهلكة للنفط في حال تعرضها لأية ضربات عسكرية من الدول التي تتربص بها بسبب برنامجها النووي.

كما أنه من الناحية النظرية والعملية فإن إيران تكتسب أهمية بارزة وإستراتيجية لان طرق الشحن وناقلات النفط تمر بالقرب من الأراضي الإيرانية والجزر التي تسيطر عليها في الخليج العربي، كما أن قواعدها البحرية تسيطر عليها وهذا ما جعلها باستطاعتها إعاقة مرور السفن في المضيق، ومن أجل هذا أعطت إيران أهمية كبيرة لتحديث قواتها البحرية بصورة مستمرة وركزت بشدة على الأنشطة البحرية الجديدة وزادت من نشاطاتها التدريبية ومناوراتها العسكرية وتحسين موانئها وتقوية دفاعها الجوي[1].

[1] - وسام الدين العكلة، **مرجع سابق**، ص ، 227 .

كما كشفت إيران خلال المناورات البحرية التي أجرتها قوات الحرس الثوري والبحرية النظامية عن عدة تطويرات، والتي قامت بإجرائها على أنظمة التسليح البحرية معظمها مرتبطة بخطط العمليات اتجاه مضيق هرمز، ففي مناورة الرسول الأعظم والتي حدثت في مارس 2006 كشفت إيران عن تطوير الغواصة الصغيرة التي بإمكانها شن عمليات إنزال مجموعات كوماندوز لمهاجمة قواعد وأهداف بحرية معادية وذلك بمساعدة تقنية من كوريا الشمالية ومن خلال هذه المناورة كشفت إيران عن الصاروخ بحر/بحر (الحوت) وهو مخصص لتدمير السفن الحربية والغواصات تحت الماء، كما نشر تقارير استخبارية غربية بأن إيران قد وضعت خطة من أجل الاستيلاء على مضيق هرمز وإغلاقه في أقصر وقت ممكن، في حال نشوب حرب بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك لأنها معتمدة على امتلاك العديد من المواقع والتي تتمثل في الموانئ والمراسي وجزر وعدة نقاط مختلفة على طول الضفة الشرقية للخليج من أجل الاعتراض للسفن الحربية والتجارية وناقلات النفط ومنعها من المرور في المضيق[1].

ومن جهتها لا تستهين الإدارة الأمريكية والمخططون الإستراتيجيون في وزارة الدفاع البنتاغون بمثل هذه التهديدات، كما أن تهديد إيران بإغلاق المضيق سوف تكون نتائجه وخيمة، وبعد صدور قانون إغلاق المضيق من طرف البرلمان الإيراني بحيث يعد هذا التهديد نوع من التهديدات السياسية الهدف منه هو التصعيد، لأنه في واقع الأمر فإن البرلمان الإيراني لا يملك مثل هذه الصلاحية وهذا ما يجعلنا نطرح سؤال حول هذا الموضوع، ما هو هدف إيران من غلق مضيق هرمز؟ وما هي هذه الإجراءات التي تهدف في الأخير إلى رفع مستوى الشعور بالخوف لدى عدد كبير من الدول، كما أنه تتعرض إيران إلى خطر من طرف الولايات المتحدة الأمريكية لأن قرارها سوف يؤثر على الاقتصاد حتما[2].

[1]- وسام الدين العكلة، **المرجع نفسه**، ص ص 327-328.
[2]- هديل صالح الجنابي، **مرجع سابق**، ص 130.

من المؤكد أن هدف إيران من غلق المضيق له أسباب عديدة وهدفها الرئيسي هو تحقيق مكاسب أكبر في التفاوض بشأن ملفها النووي، بحيث إيران تستخدم ملف النفط في المفاوضات كسلاح اقتصادي إذ أنه يعتبر ورقة ضغط في المفاوضات حول البرنامج النووي الإيراني، كما أنها تضغط في نفس الوقت على العديد من الدول وهي دول دائمة العضوية في مجلس الأمن، خاصة روسيا والصين بحيث أن تهديدها بإغلاق المضيق يدفع بهذه الدول للحيلة بعدم توقيع عقوبات على إيران، لأنه في حالة توقيع عقوبات عليها سوف تعمل إلى غلق المضيق في وجه ناقلات النفط [1].

أما من ناحية الولايات المتحدة الأمريكية فهي أيضا تمثل ورقة ضغط أخرى عليها عند إغلاق المضيق بالإضافة إلى استهداف القواعد العسكرية الأمريكية في كل من البحرين وقطر وأفغانستان، أما دول الخليج فإن غلق المضيق سيؤثر سلبا على كل دولة باعتبارها تعتمد اقتصادياتها بشكل أساسي على تجارة النفط العالمية. ولقد ظهر اتجاهين مختلفين حول التساؤل التالي: هل فعلا باستطاعة إيران غلق مضيق هرمز؟

يرى أنصار الاتجاه الأول بان إيران لها القدرة العسكرية تمكنها من إغلاق المضيق خلا فترة وجيزة من الزمن، باعتبارها تمتلك أكثر من 700 موقع على المضيق، كما يوجد لديها نقاط مختلفة على طول شاطئ الساحل الشرقي للخليج العربي والتي تمكنها من استخدامها لاعتراض السفن التجارية وناقلات النفط والسفن العسكرية. أما أنصار الاتجاه الثاني فإن آراءه تختلف عن الاتجاه الأول حيث يرى، أن تهديد إيران بغلق المضيق يعتبر مجرد تهديد لأنه يعيق إيران عند اتساع الخليج العربي، لان أضيق نقطة فيه يبلغ اتساعها 35 كلم وبناءا عليه فإن ما ستقوم به إيران هو إبطاء حركة الخليج، ويرى هذا الاتجاه أنه كان بإمكان إيران غلق المضيق خلال الحرب بينها وبين العراق وعرقلة الملاحة فيه لكنها لم تفعل[2].

---

[1]- هديل صالح الجنابي، **المرجع نفسه**، ص،ص، 130، 131

[2]- حسام سويلم" مضيق هرمز في بؤرة الصراع الايراني الامريكي" **مجلة الدراسات الاستراتيجية الايرانية**. ع.82. ماي 2007 .

انعكاسات غلق مضيق هرمز على الخليج العربي والاقتصاد الدولي

عند إغلاق إيران لمضيق هرمز سوف ينعكس حتما على الدول الخليجية من جهة ويؤثر على الاقتصاد الدولي من جهة أخرى، وهذا نظرا لارتباط اقتصاديات دول المنطقة بالمضيق، ويؤدي إغلاقه إلى توقف الصادرات النفطية لكل من الكويت، البحرين وقطر بنسبة 100% وهذا سوف ينهار كامل اقتصادها، أما بالنسبة للسعودية والإمارات والعراق وإيران سيتضرر اقتصادها ولكن ليس بنفس الحجم.

ومن أخطر التداعيات الاقتصادية الناتجة عن إغلاق المضيق هو فقدان دول الخليج أمنها باعتبارها مركز جذب الاستثمارات الأجنبية، كما أن إيران أيضا سوف يتضرر اقتصادها من خلال انخفاض معدل النمو وتدني في المستوى المعيشي كما أنها سوف تتعرض للعقوبات الاقتصادية المقررة لأنها قامت بانتهاك قانون البحار في نظامي العبور حسب الاتفاقية الخاصة بقانون البحار. أما بالنسبة إلى الانعكاسات المترتبة على الاقتصاد الدولي في حال إقفال المضيق في وجه الملاحة، فإنه يتم توقف تدفق 40% من النفط العابر من هذا المضيق، ويؤدي الى نقص هذه المادة في الأسواق الدولية، وعليه سترتفع أسعار النفط كثيرا وتزيد ارتفاعا طيلة مدة الإغلاق، كما تتأثر الأسواق العالمية من إمدادات النفط خاصة منطقة آسيا والتي تعتمد بشكل متزايد على نفط الخليج، بالإضافة إلى الخسائر التي سوف يعاني منها اقتصاد بعض الدول من خلال ارتفاع أسعار السلع الأساسية، مما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة الشحن البحري والتأمين.

وهذا الوضع يجب تطلب تدخل دولي للحد من هذا التهديد الذي ينعكس سلبا على اقتصاديات دول العالم كافة، ولقد أكدت الولايات المتحدة الأمريكية أن هذا العمل غير مشروع ويحرمه القانون الدولي لان المضيق مرفق دولي عام لا يجوز عرقلة الملاحة فيه. [1]

[1]- عبد الله شاكر الطائي" مضيق هرمز و تأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي". **القدس العربي**. 04 سبتمبر 2006.

وقد صدرت العديد من المواقف والتصريحات المنددة للتهديد الإيراني أبرزها لوزير الخارجية السعودية بالإضافة إلى القلق الذي أصاب الدول العربية، لهذا فإن في حال إغلاق إيران مضيق هرمز سوف يكلفها ثمن باهض ومن المحتمل حدوث ما يسمى بحرب الناقلات، ومما يسبب في رفع أسعار النفط، لذلك فإنه من المستحسن التفكير في إيجاد بدائل أخرى في حال إغلاق مضيق هرمز[1].

[1]- عبد الله شاكر الطائي، **المرجع نفسه .**

المطلب الرابع: البدائل المتاحة في حالة إغلاق مضيق هرمز

لقد سعت دول الخليج العربي إلى إيجاد طرق بديلة في حالة تنفيذ إيران تهديدها وإغلاق مضيق هرمز وشل الملاحة فيه ومن بين هذه البدائل ما يلي:

أولا: الاعتماد على الأنابيب لتصدير النفط

منذ الخمسينيات أنشئت في المنطقة العديد من الخطوط كان في مقدمتها تلك التي تصل كلا من شمال العراق وشرق السعودية بساحل البحر المتوسط وخط الأنابيب السعودي بترولاين، والذي يصل شرق السعودية بالبحر الأحمر، وخلال الحرب العراقية الإيرانية طرحت عدة مشاريع خطوط أنابيب أخرى أهمها:

خط أنابيب01: يربط هذا الخط بين مناطق إنتاج النفط بدول مجلس التعاون الخليجي بساحل البحر الأحمر، وهذا الخط يخدم دول مجلس التعاون الخليجي في تجنب جزء من صادراتها النفطية الأخطار التي تتعرض إليها أثناء عبورها مضيق هرمز، لكن اعترض هذا المشروع باعتباره له تكاليف باهظة، إلى جانب أن طريق البحر الأحمر بطرفيه مضيق باب المندب، قناة السويس هو عرضة للتهديد أيضا، لاسيما أن إذا كان التهديد بغلق مضيق هرمز من طرف قوة دولية، فضلا عن ذلك فإن ساحل البحر الأحمر بعيدا عن الأسواق في جنوب شرق آسيا وقد يبقى هذا خيارا قائما أمام الدول.

خط أنابيب 02 : ويربط هذا الخط بين دول مجلس التعاون بخليج عمان والبحر العرب قدم هذا المشروع من قبل عمان إلى دول مجلس التعاون حينما هددت إيران بإغلاق المضيق، وهذا الخيار يبعد صادرات النفط عن خطر التهديدات من جهة ويكون أقل تكلفة من الخط إلى البحر الأحمر من جهة أخرى، وتكون نقاط مصبه أقرب إلى الأسواق في اليابان وجنوب شرق آسيا، ويعتبر خيارا ناجحا. وفي ضوء التهديدات الإيرانية عكفت دول الخليج العربي على دراسة مشروع لبناء خطوط أنابيب، تتفادى مضيق هرمز بزعزعة[1].

[1]- - تغريد رامز هاشم العذاري، "مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال إقفاله"، دراسة جيوبوليتيكية"، **مجلة كلية التربية** الأساسية. ع.12. 2013، ص، 218.

الملاحة وشحنات النفط العالمية لأنها سوف تنقل خط الأنابيب عند بنائها نحو 6.5 مليون برميل في اليوم أي ما يوازي 40% من شحنات النفط اليومية عبر مضيق هرمز في حين تخضع خطط خط الأنابيب الثاني الأكبر للمناقشة، لأنه يستغرق مدة طويلة لبنائه، وسينقل الخط الأصغر الذي سيمتد على مدى 224 ميلا وإن النفط من حقل حبشان النفطي في دولة الإمارات العربية إلى الفجيرة والتي تقع خارج مضيق عمان كما سوف تقوم شركة أبو ظبي للاستثمارات النفطية الدولية بناء الخط الذي سينقل 1.5 مليون برميل من النفط الخام يوميا، أي حوالي 55% من إنتاج الإمارات من النفط، وسينقل خط الأنابيب الثاني الذي سيطلق عليه خط أنابيب عبر الخليج ما يقارب 5 ملايين برميل نفط في اليوم من محطات خليجية مختلفة إلى مخرج تصدير ربما يقام في عمان، كما أنه توجد خطوط محتملة لسير خط الأنابيب، الذي ممكن أن يمتد إلى العراق، ويمر عبر الكويت والسعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة إلى العاصمة العمانية مسقط، على البحر العربي ونهاية الخط في اليمن أو الفجيرة[1]، وهناك بدائل أخرى مطروحة عبر مضيق هرمز أهمها:

ثانيا: البدائل الإستراتيجية عبر المملكة العربية السعودية: وهي:

1- الوصول إلى ساحل بحر العرب عبر الأراضي اليمنية من خلال مد أنابيب وذلك من أجل نقل النفط من حقل الشيبة في الربع الخالي وغيره من الحقول إلى ساحل بحر العربي والأراضي اليمنية أو مد الخط عبر الأراضي العمانية والإماراتية، وهذا من أجل استفادة تلك الدول في المقابل من خط أنابيب شرق غرب السعودية الذي ينقل صادرات الدول البترولية إلى ساحل البحر الأحمر.

2- قيام خطوط ملاحية عالمية لتفريغ حمولاتها، من السلع والمنتجات الواردة إلى الدول الخليجية في موانئ المملكة الممتدة على طول البحر الأحمر بشرط أن يكون[2].

[1]- تغريد رامز هاشم العذاري، **المرجع نفسه**، ص 218.
2 - محمد رحال، **مرجع سابق**، ص، ص 52، 53.

نقل البضائع برا أو جوا إلى دول الخليج، بالإضافة إلى تزويد السفن بالوقود اللازم لإتمام رحلاتها إلى الشرق أو الغرب.

3-قيام المملكة بفتح منافذ برية من بينها منفذ "العديد" الذي يربط بين قطر والإمارات عبر أراضيها لأنه سوف يساهم في اختصار المسافة بين البلدين عبر الأراضي السعودية، وهذا من أجل اختصار الوقت للعابرين بين الإمارات وقطر الذي كان يتم استهلاكه في الدخول إلى الأراضي السعودية عبر منفذ سلوى الحدودي الموصل إلى قطر، كما هو الحال أيضا في منفذ البطحاء السعودي الموصول إلى الإمارات.

ثالثا: البدائل الإستراتيجية عبر الإمارات العربية المتحدة

يعتبر خط أنابيب "حبشان الفجيرة" خط رابط بين إمارتي أبو ظبي وميناء الفجيرة بامتداد 370 كلم، وهو قادر على ضخ ما بين 1.5 إلى 1.8 مليون برميل من النفط يوميا وهو ما يعني إمكانية نقل 70% من إنتاج الإمارات عن طريق هذا الخط، وستبلغ تكلفته نحو 3.29 مليار دولار وتملكه شركة الاستثمارات البترولية الدولية، وقد جعل الموقع الإستراتيجي الهام لميناء الفجيرة على خليج عمان المطل على بحر العرب من الميناء أحد البدائل الإستراتيجية لدول الخليج العربي، من أجل نقل صادراتها النفطية وغيرها من المواد[1].

[1]- محمد رحال، **المرجع نفسه**، ص، 53.

رابعا : بدائل إستراتيجية عبر اليمن

وهو مد خط أنابيب من حقوق النفط السعودية إلى ميناء الملا في محافظة حضر موت، ويمتد بمسافة تتراوح بين 350 و 400 كلم، وهذا الخط هو عبارة عن عملية ربط إقليمي خليجي داخلي ينتهي بمنافذ إستراتيجية على سواحل الدول المطلة على خليج عمان وبحر العرب من خلال ستة طرق وهي:

1-عبر ميناء الفجيرة الإماراتي المطل على خليج عمان.

2-عبر خط السعودي – الإمارات – عمان.

3-عبر خط السعودية – عمان.

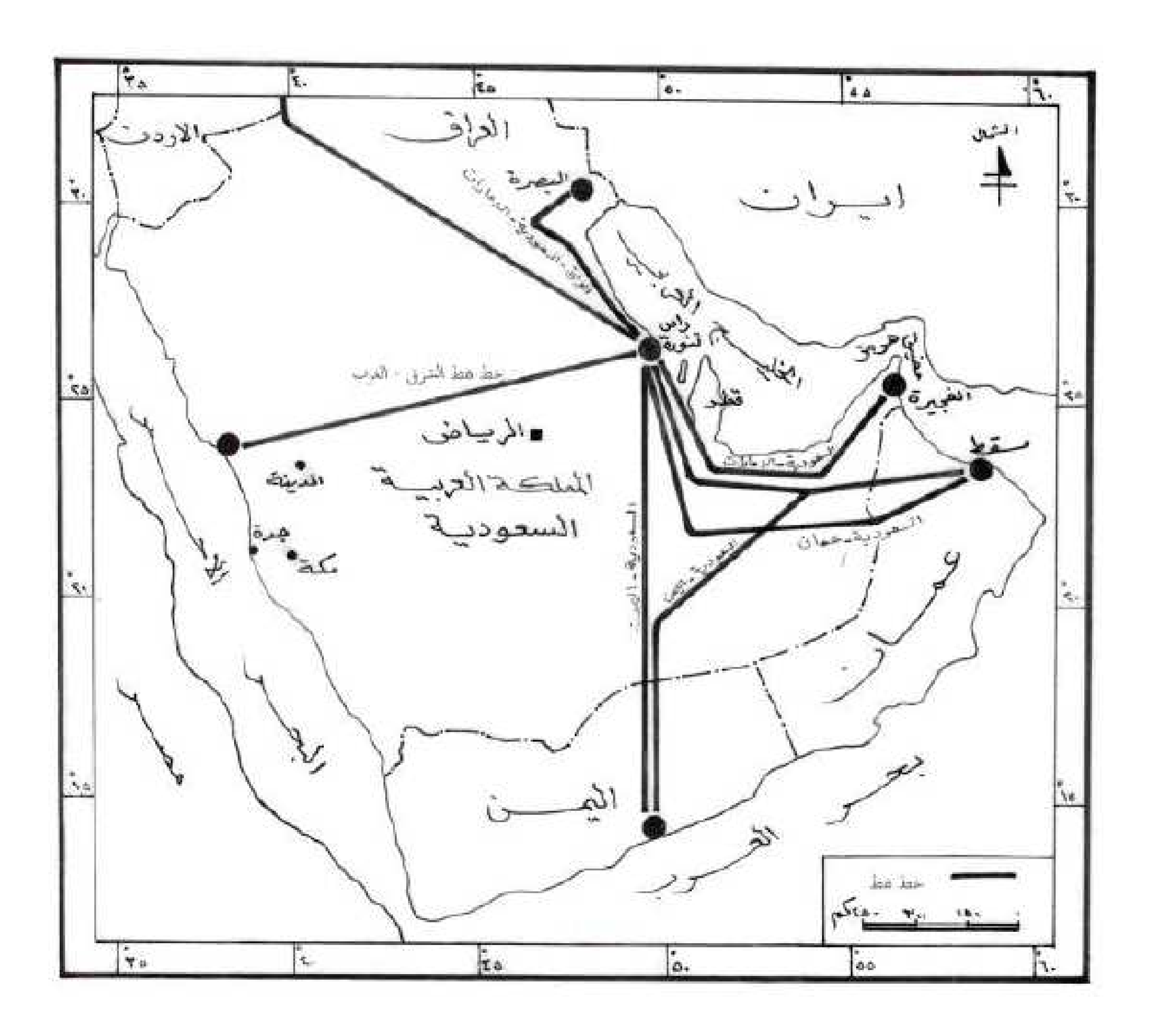
4-عبر خط السعودية – الإمارات اليمن.

5-عبر خط السعودية – اليمن.

6-عبر خط أنابيب الكويت – السعودية – الإمارات – عمان – اليمن[1] .

[1]- تغريد رامز هاشم العذاري، **المرجع نفسه**، ص، ص 219، 220.

خريطة توضح البدائل المتاحة في حال إقفال مضيق هرمز.



المصدر : تغريد رامز هاشم العذاري، **"**مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال إقفاله**"**، دراسة جيوبوليتيكية". **مجلة كلية التربية** الأساسية. ع.12. 2013، ص، 220.

مستقبل الوضع الإستراتيجي في مضيق هرمز

ينظر اليوم للمضائق على أنها من أعقد المناطق الجغرافية وأخطرها، ولها تأثير في العلاقات الدولية والتي كانت وما تزال مداخل تاريخية وبؤرة حضارية في المنطقة العربية، تلتقي فيها كل المواصلات وخطوط الملاحة العالمية، مما جعلها مسرحا لكثير من الصراعات بين القوى الكبرى، وإن استشراف الوضع في أي منطقة موجودة في العالم ليس تكهنا أو رجما بالغيب بل هو علم قائم على استقراء مفردات الواقع وتحليلها والربط بينها، ومثالا على ذلك فإننا سوف نطرح السؤال ألا وهو كيف سيكون الوضع الإستراتيجي في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز حتى عام 2025؟. وبناءا على مجموع التطورات والتحولات الجارية في المنطقة ورصدها من أجل وضع السيناريوهات المحتملة، التي يمكن أن شهدها هذه المنطقة خلال السنوات التي تفصلها عن عام 2025، ومع تحديد ماهية السيناريو المرغوب فيه أو المأمول، والذي يحقق طموحات وتطلعات يمكن تحديد أبرز عواملها الحاكمة لمستقبل الوضع الإستراتيجي في هذه المنطقة ومن أهمها:

1- مستقبل الطلب العالمي على نفط الخليج العربي وأمن الطاقة فإن هذا العامل سوف يرسم حدود الاهتمام العالمي حول قضية الأمن في مضيق هرمز.

2- إن التطورات الداخلية على الساحة الإيرانية وتأثيرها على أمن منطقة الخليج العربي في المنطقة، وفي علاقة إيران بدول مجلس التعاون الخليجي، فان طبيعة هذا النظام السياسي الحاكم فيها، سوف ينعكس على دوره بوصفه مصدرا للاستقرار أو لعدم الاستقرار في المنطقة.الوجود العسكري الأمريكي في الخليج العربي، يعد من العوامل الرئيسية المرتبطة بمستقبل دورها في هذه المنطقة باعتبارها لها تأثير كبير في صياغة مستقبل منطقة الخليج العربي[1].

[1]- تغريد رامز هاشم العذاري، **المرجع نفسه**، ص، 221.

3- مستقبل الأزمة العراقية له تأثير على منطقة الخليج العربي باعتبارها لها وضع غير مستقر على خلاف ما كانت تعيشه في الماضي من استقرار وهو يشكل بؤرة لتفريغ التطرف والإرهاب وتصديره[1].

سيناريوهات الوضع الإستراتيجي في مضيق هرمز انطلاقا من دراسة الوضع والعوامل المؤثرة في مضيق هرمز فإنه توجد عدة سيناريوهات لمستقبل هذه المنطقة وهي:

السيناريو الأول: وهو افتراض عدم حدوث أي تغيير في السياسة القائمة والسائدة الحالية،وهو أمر بالتأكيد سوف يؤدي إلى زيادة العرض والطلب على النفط بصورة متصلة وبنسبة نمو في حدود 3.1%، وهذا الأمر سيرفع حجم الاستهلاك من 84 مليون برميل يوميا في عام 2025 إلى 116 مليونا عام 2030، ووفقا لهذا السيناريو فان معظم هذا الطلب سوف يأتي من الصين والدول الآسيوية الأخرى.

السيناريو الثاني: وهو سيناريو الأزمة الممتدة في حال استمرار الوضع الراهن في العراق من جهة والنفوذ الأمريكي في المنطقة من جهة أخرى، أو الملف النووي الإيراني وما ينجر عنه وضعها الداخلي، أو العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي.

السيناريو الثالث: وهو السيناريو الكارثي في حالة توفر شروط ومعطيات من أبرزها تفكك العراق واندلاع حرب خامسة في الخليج سببها الملف النووي الإيراني، وهذا الأمر سيترتب عنه وقوع كوارث وتداعيات على المنطقة، بدءا من تصدير العنف والإرهاب من الدول المجاورة القريبة والبعيدة، كما سوف يجعلون من العراق مسرح لتصفية الحسابات واستهداف المصالح الأمريكية، كرد فعل على الهجوم العسكري الأمريكي ضد إيران بالإضافة إلى ردة فعل الدول الكبرى، في حال قامت إيران بغلق مضيق هرمز وعطلت الملاحة فيه وتعرضها لعقوبات اقتصادية وعسكرية[2].

ونستنتج من هذا الفصل أن مضيق هرمز له أهمية جيوبوليتكية جعلته من أهم المضائق البحرية والممرات البحرية، ويلعب دورا مهما في الملاحة البحرية و التجارة وبعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي، و التي

---

[1]- تغريد رامز هاشم العذاري، **المرجع نفسه**، ص، 221.
[2]- حسين وحيد عزيز الكعبي، **مرجع سابق**، ص، ص 464،465.

أصبحت تشكل حوالي 40 % من نفط العالم وهذا ما زاد أهمية لمضيق هرمز، بحيث تمر من خلاله العديد من السفن الناقلة للنفط لمختلف دول العالم، ونسبة لأهميته الجيوستراتيجية أصبح محل أطماع العديد من الدول والتنافس والصراع من اجل السيطرة عليه، وهذا ما أدى بإيران إلى التهديد بإغلاقه ووقف الملاحة فيه، لذلك اقترحت عدة بدائل إستراتيجية لاستخدامها في حال إقفاله واستشراف لمستقبل الوضع في المضيق.

الخاتمة



الخاتمـة:

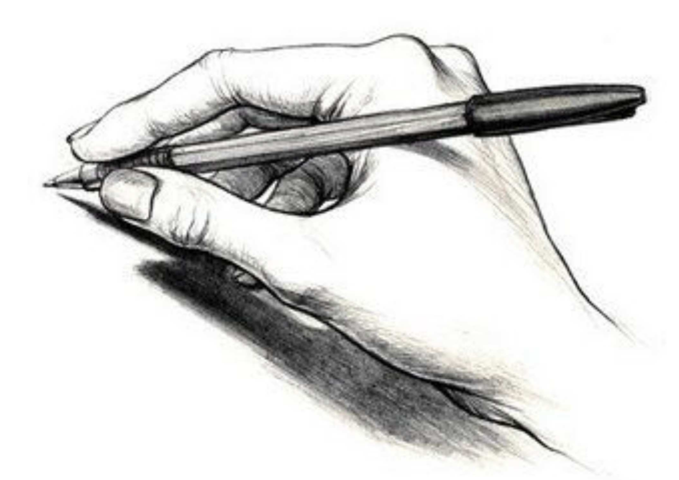
لقد اكتسبت المضائق البحرية اهمية جيوبوليتكية كبيرة عبر التاريخ ومثال ذلك مضيق هرمز موضوع الدراسة الذي لعب دورا كبيرا وهاما عبر التاريخ القديم والحديث. نظرا لكونه الممر البحري الوحيد بين الخليج العربي وباقي بحار العام الاخرى، انه بموقعه الاستراتيجي الجيوبوليتيكي يشكل منطقة فصل بين منطقتين متبانيتين لغويا ومذهبيا- جزيرة العرب والاقليم –الايراني، ونظرا لموقعه المداري فان ظروفه المناخية تساعد على الملاحة خلاله طوال السنة، وفي ظل تحديد دولتي الاشراف عليه عمان وايران لمياههما بـ 12 ميلا بحريا، فيعني اختفاء المياه الدولية فيه، وتمتعه بقانون خاص يحكم الملاحة فيه.

وتتاكد اهمية مضيق هرمز الجيوبوليتكية من خلال النقاط التالية:

- جميع الصادرات والورادات من والى موانئ الخليج تملر من خلاله.
- نسبة كبيرة من التجارة الدولية للبترول تمر من خلاله.
- الدور الذي لعبه في فترات تاريخية سابقة في الربط بين الشرق والغرب.
- الموقع الجغرافي الذي يتوسط العالم القديم بين اسيا في الشرق واوروبا في الغرب.

لهذا كان مضيق هرمز ولازال محطة اهتمام العالم نظرا لاهميته الجيوبوليتكية والاستراتيجية والاقتصادية فكان له تاثير فعال في العلاقات الدولية لكونه بمثابة شريان حيوي رئيسي يمد العالم بالطاقة ويعود بالثراء والازدهار للدول المطلة عليه، خاصة ايران التي تستخدمه كورقة ضغط على الدول الكبرى في حال تعرضت لاي حرب على منشاتها النووية، و الت تمد بلادها بالطاقة، في حين ان ايران قد لا تفكر في اغلاق المضيق من منطلق انها تستفيد منه بدرجة، ولكن يمكن تعوق حركة المرور في المضيق، من خلال المبالغة في الاجراءات الرقابية والتفتيشية للناقلات النفطية والسفن التجارية، الامر الذي من شانه ان يؤدي الى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط والسلع من والى المنطقة ككل، باعتبار النفط من صادراته هو عصب الحياة للدول، واي تهديد له هو تهديد لوجودها واستقرارها.

قائمة المصادر و المراجع



قائمة المصادر و المراجع:

1- الاتفاقيات الدولية:

1- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

2- اتفافية جنيف للبحر الاقليمي عام 1958 .

2- الكتـــــب:

1- حجازي محمد" **الجغرافيا السياسية**"، القاهرة: مطبعة دار السلام، 1990 .

2- حسين خليل، " **الجغرافيا السياسية دراسة الاقاليم البحرية و البرية للدول و اثر النظام العالمي في متغيراتها"** ، بيروت: دار المنهل، 2013.

3- الديب محمود محمد ابراهيم،" **الجغرافيا السياسية منظور معاصر"**، ط6،مصر: مكتبة الانجلومصرية، 2008..

4- فايز محمد العيسوي،" **الجغرافيا السياسية المعاصرة**"، الاسكندرية : مطبعة الاسكندرية، 2000.

5- الشامي صلاح الدين ،" **دراسات في الجغرافية السياسية**"، الاسكندرية: مطبعة السلام.

6- رزيق محمد " **الجيوبوليتيكا: المفاهيم و الدلالات – المدارس و النظريات**". ط1، الجزائر: قرطبة للنشر و التوزيع، 2014.

7- السيد حسين عدنان،" **الجغرافيا السياسية و الاقتصادية و السكانية للعالم المعاصر**"، ط2،بيروت: المؤسسة الجامعية للنشر و التوزيع، 1996.

8- دوغين ألكسندر " **أسس الجيوبوليتيكا مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي"**، ط1 ، دارالكتاب للطباعة والنشر، جوان 2004.

9- العضايلية محمد عادل، "**الصراع على المياه في الشرق الاوسط**"، الاردن:دار الشروق للنشر و التوزيع،2005 .

10- ناصر ناصر علي، "**مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني**"، ط1، بيروت لبنان: دار الفارابي للنشر، 2013.

11- دريف عبد الاله " **مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي و متغيرات العلاقات الدولية" دراسة حالة مضيق جبل طارق**" ط1، برلين-المانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية والاقتصادية، .2017

12-عدنان سلمي محمد، " **مضيق هرمز الوضع الجيوبوليتيكي و الصراعات الإقليمية**"، بغداد: مركز دراسات الخليج العربي، 2009.

13- دودز كلاوز، اتكستون ديفيد،تر: عزت وزيان عاطف ،" **الجغرافيا السياسية في مئة عام(التطور الجيوبوليتيكي**)، ج1، القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2010.

14- القصبي رشاد عبد الغفار " **مناهج البحث في علم السياسة**"،القاهرة: مكتبة الاداب، .2004

15- شلبي محمد " **المنهجية في التحليل السياسي، المفاهيم، المناهج، الاقترابات و الادوات**"، الجزائر 1997.

3- المجالات و المقالات:

1- شلال سعدون ، رباط حسين طاهر رحمان ، "فلسفة علم المكان في الجغرافيا السياسية". **مجلة البحوث الجغرافية**. ع. 19. 2014.

2- مخلوف مريم "الجيوبوليتيك". **الموسوعة السياسية**. 2014.

3 - محمد حمزة علوان، الأسس والمفاهيم لعلم الجيوبوليتيك، **شبكة النبأ المعلوماتية**، 2014، .03:44

4- محمد لورا" الجيوبوليتيك جغرافيا سياسية ام استراتيجية الساسة"، **جريدة البناء**. ع 1628 .2014.

5- فيان احمد، النظريات الجيوبوليتيكية، المرحلة الرابعة.

6- طي محمد، الجيوبوليتيك منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى الان"**المركز الاستشاري للدراسات و التوثيق** . ع 19 . ديسمبر .2019.

7- قلواز ابراهيم" جيوبوليتكية المياه في المنطقة العربية" **مجلة الدراسات السياسة** . ع 4627 2014./11/8.

8- العكلة وسام الدين ، "النظام القانوني للمضيق الدولي ، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي"، **مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية**.م 27. ع4 ..2014

9- صخري محمد، "مضيق هرمز الأهمية الإستراتيجية والبدائل"، **الموسوعة الجزائرية،** 10 ديسمبر .2015

10- الكعبي عزيز وحيد حسين ، "الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وآثره في رسم السياسات الدولية"، **مجلة كلية التربية الأساسية،** م21، ع 88، .2015

11- السويح عطية احمد عطية " المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مضيق هرمز نموذجا. "**مجلة الدراسات الإستراتيجية والعسكرية**". م2. ع 5. سبتمبر .2019

12- ايبسون برايان، "من يستطيع إغلاق مضيق هرمز". **مجلة العرب الدولية**. ع 1569. جانفي 2012.

13- سويلم حسام " مضيق هرمز في بؤرة الصراع الايراني الامريكي" **مجلة الدراسات الاستراتيجية الايرانية**. ع.82. ماي .2007

14- شاكر الطائي عبد الله " مضيق هرمز و تأثير احتمال إغلاقه على الاقتصاد الدولي". **القدس العربي**. 04 سبتمبر .2006

15- العذاري هاشم تغريد رامز ، "مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال إقفاله"، دراسة جيوبوليتيكية"، **مجلة كلية التربية** الأساسية. ع12. 2013.

4- المذكرات:

1- بلوط سماح، "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية ". **مذكرة ماجستير**، قسم العلوم السياسية ،كلية الحقوق، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة، .2015

2- طهماز زمن كريم علي،" الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز في الإدراك الإستراتيجي الإيراني". **رسالة ماجستير** ،قسم العلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية، جامعة المستنصرية، .2017

3- العبيدي محمد الازهر، "جيوبوليتيك المياه الحدودية في الجزائر، " **مذكرة ماستر**، قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق ، جامعة محمد بوضياف، المسيلة ،2019.

4- مناصرية زهرة، "حق المرور عبر المضائق البحرية"، **مذكرة ماستر**، قسم العلوم السياسية،كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، .2015

5- رحال محمد، " الصراع على المضائق البحرية مضيق هرمز دراسة حالة". **مذكرة ماستر**، قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة حمة لخضر – الوادي، .2017

6- حشوف ياسين، "إشكالية الأمن في منطقة الخليج العربي بين السياسات الإقليمية والإستراتيجيات الدولية"، **أطروحة دكتوراه**، قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر –بسكرة، .2017

7- موالك لامية، اليازيدي نسمة" التوظيف الاستراتيجي لمضيق هرمز في السياسة الخارجية الايرانية"، **مذكرة ماستر**، قسم العلوم السياسية ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، .2017

8- غالمي سميحة، عائشة كنزة، "الدور الإستراتيجي لمضيق هرمز وانعكاساته على الأمن الطاقوي في منطقة الخليج العربي"، **مذكرة ماستر**، قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة 8 ماي 1945 قالمة،.2016

5- المواقع الاكترونية:

1- النظام القانوني للمضيق الدولي www.damascusuniversity.edu تاريخ الزيارة 01 افريل 2020 الساعة 14 زوالا.

2- موقع اقتصاد وسياسة، اطلع عليه بتاريخ 15 ماي 2020 على الساعة 10 صباحا.

www.araa.ae

الفهرس



الفهرس

الفهرس

الفـــــــــهرس